[ENDURO ⁞ CROSS ⁞ TRIAL ⁞ RAIDS]

Moto verde

¡LA BOMBA!
TOMASIN T 500 ALIEN MOTOR

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
O escanea el código QR

CROSS
TEST RACING
» HUSQVARNA FC 450 MOTOS ARRIBAS

CLÁSICA
» MAICO ALPHA1 490 1983

ENDURO
COMPARATIVA 350
» GASGAS EC 350 F
» KTM 350 EXCF

COMPARATIVA TRAIL

HUSQVARNA FE 501

» BMW GS 900 F » DUCATI DESERTX RALLY » KTM 890 ADVENTURE » TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO

BESTIAL

NOVEDADES MX 2025 HONDA, FANTIC, GASGAS & KAWASAKI
ENTREVISTAS VIALLE, FARRÉS & MACCNNEY › TEST NEUMÁTICOS BRIDGESTONE

Nº 541 EDICIÓN 5 2024
4'50 €
8 414520 000044 00541

lanzarotecaliente.com

NEXT HORIZON

EXTREME TÉNÉRÉ 700

TÉNÉRÉ 700

AHORA DESDE 129€ AL MES*

Entrada 3.126,66 €. 34 cuotas de 129€ cuota 35 de 132,93 € y una última cuota de 4.949,55 €.

TIN: 6,49% **T.A.E. 8,56%**

www.yamaha-motor.eu

YAMAHA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | MY GARAGE

Download on the App Store | GET IT ON Google play

YAMAHA
Revs Your Heart

*Financiación de YAMAHA TÉNÉRÉ 700 2024. **Precio al contado 10.999,00 €. Entrada 3.126,66 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 132,93 €, 34 cuotas de 129,00 € y 1 cuota de 4.949,55 €. Tipo Deudor 6,49% T.A.E. 8,56% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,90 % 307,02 € Financiado. Intereses 1.289,12 €, Importe Total del Crédito 8.179,36 €, Coste Total del Crédito 1.596,14 €, Importe Total Adeudado 9.468,48 €, Precio Total a Plazos 12.595,14 €. Siendo el día de contratación 02/01/2024 y primer pago el 02/02/2024.** Oferta válida hasta el 31/07/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A

SUMARIO

Nº 541 ::: EDICIÓN 5 2024 ::: 4,50 €

21 COMPARATIVA EN 350
GG EC 350 F vs KTM 350 EXCF.

30 TEST XL
Tomasin T 500 Allien Motor.
La gran bestia 500 2T de cross.

38 COMPARATIVA TRAIL
BMW GS 900 F, Ducati DesertX Rally, KTM 890 ADV y Triumph Tiger 900 Rally Pro.

48 TEST ENDURO
Husqvarna FE 501.

54 TEST RACING
Husqvarna FC 450 Motos Arribas.

60 TEST TRAIL
Vertigo Linko 125.

64 NOVEDADES MX 2025
GASGAS, Honda, y Kawasaki.

68 TEST NEUMÁTICOS
Gama Bridgestone Battlax ADV 41.

72 TEST EQUIPAMIENTO
Leatt Adventure 7.5 Flow Tour.

74 RUTAS VERDES
BMW GS 1300 en Marruecos.

82 RUTAS VERDES
Carintia en Austria.

88 ENTREVISTA SX USA
Tom Vialle nos cuenta su éxito.

92 ENTREVISTA SX USA
Charlamos con Guillem Farrés.

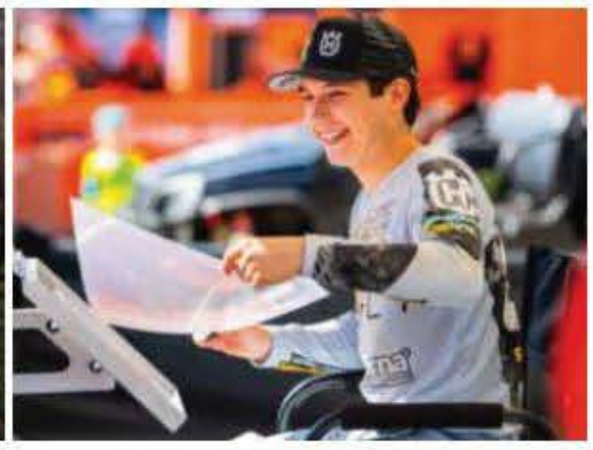
96 ENTREVISTA ENDURO
Al habla con el mundialista de la Isla de Man, Jaimie Maccnney.

98 TEST HISTÓRICO TRIAL
Yamaha TY 250 R.

102 HISTORIAS VERDES
Supercross AMA USA vs Supercross Mundial FIM.

ZONA VIP

04 Moto verdazo
10 Onda verde Mix.
106 Onda verde Racing.
112 Conexión.
114 Observatorio
116 Sí a la Moto Verde.
118 Segunda mano. Yamaha YZF 450 2020
120 Clásicas cross. Maico Alpha 1 490 1983
122 Next/staff.



HAT TRICK

El Red Bull Erzbergrodeo, celebrado en la mina de hierro de Eisenerz, es la carrera más emblemática del Mundial de Hard Enduro. La 28.ª edición del enduro extremo austriaco mostró el porqué de su leyenda, con un nuevo recorrido, aún más duro que los anteriores, y con un gran dominio Manuel Lettenbichler, logrando su tercera victoria, todas consecutivas. El canadiense Tristan Hart fue segundo -tercer podio consecutivo- y, un sensacional Mario Román, tercero, su segundo podio en la Erzberg. Sandra Gómez ha sido la mejor fémina.

MOTO VERDAZO

TRAICIONERA

Arena, dunas y una maxi trial. Combinado sensacional para tener bastantes papeletas de pillar un zambombazo. Como éste protagonizado por nuestro colaborador alemán, Klaus Nennewitz que en Marruecos con la BMW GS 1300 frenó de más, la rueda delantera se hundió en la arena y se estrelló contra la duna, con el casco por delante. ¡Boom! ¡Que traicionera es la arena!

MOTOVERDAZO

HISTÓRICO

En la prueba del Campeonato del Mundo de TrialGP disputada en Motegi, Japón, se ha vivido un momento histórico. Sondre Haga pilotó su GASGAS TXE GP hacia la victoria en Trial2 en el primer día de la cita nipona. La primera vez que una moto eléctrica encabeza la categoría escribiendo Sondre su nombre en los libros de la historia como el primer ganador de este nivel en hacerlo con propulsión eléctrica. Por cierto, hasta su apellido Haga tiene cierto tinte nipón, aunque él es noruego.

TRATEC
nebo
GAS
nebo
MICHELIN
FIM

FANTIC 2025

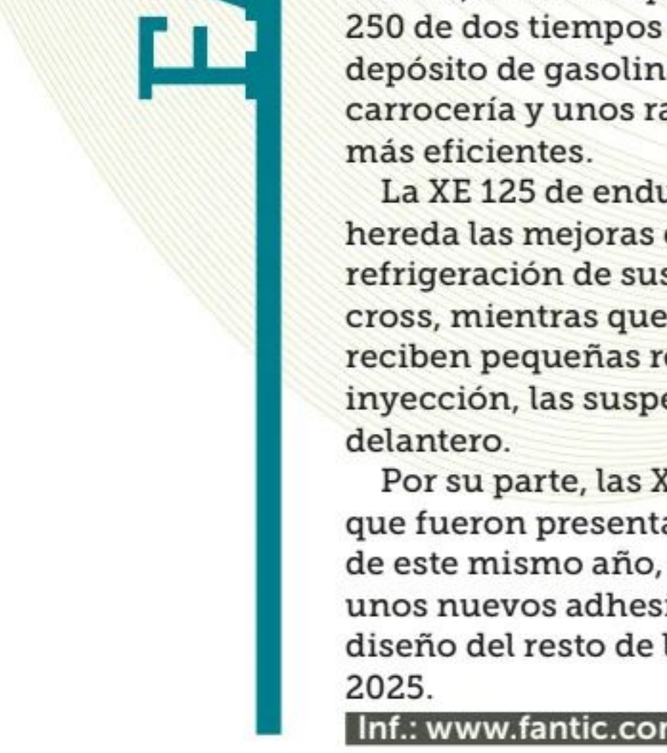
La marca de Venecia ha presentado su gama off road deportiva de cara a la campaña 2025, en la que Fantic ofrecerá un total de nueve motos, 4 de motocross y 5 de enduro.

La XXF 250 es la gran novedad, puesto que se ha renovado por completo conforme a la actualización que Yamaha realizó en su YZF 250 '24 (recordad que la marca italiana puede usar la estructura japonesa pero un año después del lanzamiento). Esto supone el estreno de nuevo bastidor, carrocería, motor y suspensiones. También cuenta con una nueva centralita ST39 de Athena-GET, con mando en el manillar para escoger entre tres mapas, controles de tracción y lanzamiento, y ajustable con el teléfono móvil. Estos mismos cambios están presentes en la XXF 450 '25, mientras que las XX 125 y XX 250 de dos tiempos equipan nuevo depósito de gasolina, diferente carrocería y unos radiadores un 35 % más eficientes.

La XE 125 de enduro también hereda las mejoras en ergonomía y refrigeración de sus hermanas de cross, mientras que las XEF 250 y 450 reciben pequeñas revisiones en la inyección, las suspensiones y el faro delantero.

Por su parte, las XE 300 y XEF 310, que fueron presentadas a principios de este mismo año, tan solo adoptan unos nuevos adhesivos acorde al diseño del resto de la gama Fantic 2025.

Inf.: www.fantic.com.



Botas Ducati

Ducati también ofrece a sus clientes una gran selección de artículos de equipamiento bajo los colores oficiales. Entre ellos, también hay productos destinados a los usuarios off road, aunque, por ahora, a la espera de la llegada de su primera moto de cross, están más bien destinados para usuarios de motos adventure como la DesertX y la Mulstistrada. La propuesta contempla conjuntos trail, cascos mixtos, guantes e incluso también gafas y botas off road como las Tech-7 (495 €) que mostramos.

Inf.: www.ducati.es

LS2

Precios	
Modelo	**P.V.P**
XX 125 '25	7.943 €
XX 250 '25	8.763 €
XXF 250 '25	9.418 €
XXF 450 '25	9.992 €
XE 125 '25	8.189 €
XE 300 '25	9.009 €
XEF 250 '25	8.763 €
XEF 310 '25	9.173 €
XEF 450 '25	9.746 €

Alpinestars "Champ"

Con motivo de la coronación de Jett Lawrence en el AMA Supercross, la marca de ropa Alpinestars ha lanzado la edición limitada Champ. Se trata del conjunto que empleó el piloto australiano en la última cita de Salt Lake City. Esta colección luce un particular tono púrpura combinado con reflejos en dorado que visualmente tratan de reflejar el triunfo y la ambición de un piloto tan estelar como Jett, que ha ganado el título en la clase reina del SX en su primera temporada. Esta decoración se aplica al conjunto técnico Supertech y las botas Tech 10. Los precios son los siguientes: camiseta, 94,95 €; pantalones, 209,95 €; y botas, 699,95 €.

Inf.: alpinestars.com

Promoción LS2

El fabricante de cascos y equipamiento de protección, LS2, ha presentado la campaña "Conduce seguro", que permitirá a los usuarios mejorar su seguridad al renovar su casco al mismo tiempo que acceden a descuentos y la posibilidad de obtener un suculento premio. Desde 1 de junio y hasta el 31 de julio, a todo aquel que adquiera un casco LS2 en la tienda física de un dealer oficial (Península, Baleares, Canarias y Ceuta y Melilla), se le aplicará un descuento directo del 20 %. Además, tanto los que compren en tienda física como los que lo hagan on-line, entrarán en un sorteo de un scooter de 125.

Inf.: ls2helmets.com

Editorial

Santiago Ayala [Director]

EL FUTURO DEL 2 TIEMPOS

Mucho se habla ahora, de nuevo, de lo que le esperan a los motores 2T a partir del año que viene en el caso de las motos matriculadas. Se ha instalado como verdad, y ha crecido como la espuma, el bulo popular de que la Comunidad Europea ha prohibido los motores 2T a partir de 2025, que no se podrán homologar ni vender. ¡Falso! pues no es así dado que no hay prohibición explícita alguna en ningún tipo de norma. Otra cosa es que el resultado final sea ese que el año que viene haya marcas que no vendan sus 2T matriculadas al no poder superar las pruebas de homologación. Pero hay que hablar con propiedad y en los términos apropiados. Prohibición ninguna, regulación sí, pero la misma que afecta a los motores 4T. La entrada en vigor de la norma de Homologación Euro5+ ha impuesto unas mediciones más exigentes especialmente en cuanto a las emisiones. Superar los niveles marcados, sobre todo el de hidrocarburos, no es un imposible pero sí que representa un gasto importante de las marcas para lograrlo y, además, el aumento del precio de venta de las motos al tener que incorporar más piezas para la homologación, como el llevar, por ejemplo dos catalizadores, además de otra serie de componentes.¿Es imposible? No lo es, o eso nos cuentan las marcas pero el esfuerzo y el coste que ello representa es lo que los fabricantes evalúan. Si seguir adelante o dejarlo por lo que sería una baja rentabilidad industrial. A fecha de hoy las marcas trabajan en intentarlo, esperando además que la Comunidad Europea, haga un ajuste en las cifras exigidas de las emisiones de hidrocarburos. Creo que el 2T homologado, de enduro y de trial, tiene un hilo de esperanza, en los motores de 300 cc, que son los que podrían superar, no sin sudor, la homologación y,

EL 2T MATRICULABLE NO SE HA PROHIBIDO. OTRA COSA ES QUE HOMOLOGARLO SEA COMPLICADO.

además, ofrecerle al fabricante un coste final que no fuese irracional. Pronto saldremos de dudas y, de momento, id comprando vuestras 2T matriculadas porque sí que puede ser que no haya más en 2025. En enero de 2025 no se podrán vender para matricular más motos Euro5 -salvo una pequeña cantidad según lo que haya vendido el fabricante- y solo podrá hacerse con las que hayan superado el Euro5+, que si pasan las 4T. Una norma que por cierto, tiene en su letra pequeña, el que dentro de 30 años, las motos deberán superar esa pruebas de emisiones del 2025. ¡Ojo con esto!Mientras hay vida hay esperanza, mensaje que quiero trasladar a los pilotos lesionados este años con lesión medular como son Antonio Gallego, Marc Coma, Arjonilla, Carlos Tatay... A ellos, conocidos, y a los anónimos que están en la misma situación. Mucho ánimo y no os rindáis jamás.

ONDA VERDE

REUNIÓN KTM

La próxima Reunión KTM, que desde 2023 reúne en un mismo evento a propietarios de modelos KTM Adventure y Street, tendrá lugar en la ciudad de Vitoria-Gasteiz (Álava), los días 13, 14 y 15 de septiembre, y para la cual ya están abiertas las inscripciones.

Los interesados podrán disfrutar de un precio especial al alojarse en el Hotel Lakua aunque debe ser ellos mismos quienes reserven la estancia en la web del hotel (www.granhotelakua.com) e introduciendo el código KTMVIT. La inscripción es de 125 euros por persona, incluyendo desayuno, comida, cena y pack de bienvenida KTM, mientras para los acompañantes es de 115 €.

La ruta trail, permitida para toda la gama KTM Adventure y la 690 Enduro R, tendrá un marcado carácter "off road" y está pensada para usuarios experimentados, por lo que se recomienda afrontarla con ruedas de tacos y sin acompañante.

Inscripciones: www.reuniónktm.com.

CARDO PACKTALK PRO

469 EUROS

Cardo Systems ha presentado el nuevo intercomunicador PackTalk Pro. Estrena un sistema de detección de accidentes que se vale de un triple proceso de análisis de impactos. La unidad cuenta con unos sensores que detectan las fuerzas ejercidas sobre la cabeza de motorista. Así, en caso de reconocer un caso de accidente, está sincronizado con la aplicación para móviles Cardo Connect para avisar al contacto de emergencia establecido. El PackTalk mantiene otras características premium de los comunicadores cardo como los altavoces JBL de 45 mm, Bluetooth 5.2, la fijación rápida al casco por magnestismo.

Inf.: corver.es.

Guardabarros elevado

La Ténéré 700 se ha convertido en una de las motos adventure más demandas por los usuarios. Parte de su éxito radica en una configuración de serie sencilla pero con muchísimas posibilidades configuracíon, algo que la propia Yamaha contempla en su extenso catálogo de accesorios. Se pueden adquirir en kist completos o también por separado. Uno de ellos es este guardabarros elevado procedente de la versión Rally e inspirado en las Yamaha de enduro. Sustituye al guardabarros original que, al ir pegado a la rueda, es fácil que se obture en condiciones de barro y llegue a bloquearse la rueda. Se fija a las tijas inferiores e incluye deflector trasero.

Inf.: yamaha-motor.eu

328 EUROS

Mitas Enduro Trail-XT

Después del lanzamiento en 2023 de la gama Enduro Trail-XT+, Mitas incrementa su catálogo de neumáticos para motos trail con la presentación de la goma trasera Enduro Trail-XT, pensada para un uso del 70 % "off road" y un 30 % en carretera. Muestra el mismo diseño longitudinal redondeado que el célebre E-10 de Mitas, aunque con un perfil plano y una altura media de los tacos traseros de 11 mm que propician un gran rendimiento en conducción todoterreno. Emplean un compuesto denominado Heavy Duty, que aúna altos niveles de agarre, confort y durabilidad. Es un neumático clasificado M+S (barro y nieve), de tipo bidireccional y con código de velocidad T (hasta 190 km/h). Está disponible en dos versiones, Standard y Dakar, este último con un compuesto especial UHD que aumenta en un 20 % la durabilidad y con una carcasa más rígida para prevenir los pinchazos. Disponible en tres medidas para llanta de 17" y dos de 18".

Inf.: mitas.es

COMPLETA TU AFRICA TWIN

Touratech ha preparado una amplia selección de artículos para la nueva Honda CRF1100L Africa Twin. La propuesta comienza con elementos para mejorar el confort, como asientos, parabrisas y soportes de manillar, disponibles en diferentes tamaños y formas. También es posible encontrar artículos prácticos como el extensor del pedal de freno o soporte de GPS. Tampoco faltan diferentes opciones para ampliar la capacidad de carga, con la línea de maletas en aluminio Zega en diferentes acabados y precio, así como protecciones como barras de motor, cubrecárter y paramanos.

Trucos verdes

Por J. M. Torres-Acero

PARRILLA PORTA OBJETOS

A esta KTM EXC se le ha adaptado una parrilla sobre la aleta trasera. Son accesorios que o bien no se encuentran para determinadas motos o son tan caros que los usuarios prefieren titar de ingenio. En este caso se ha resuelto de forma ingeniosa con una plancha de aluminio "damero" contorneado su canto, para que no "corte", con una banda de plástico (tipo las puertas de los coches) pintada en color claro. El conjunto se integra en la aleta con tornillos de cabeza avellanada con casquillos entre medias para que quede un para de cm. separada de esta.

PURGADO REBELDE

Este tipo de bomba de freno que usa KTM en modelos infantiles y en la gama Freeride es muy tediosa de purgar. Hartos de estar agachados en la moto haciéndolo optamos por desmontar el conjunto completo de la moto, bomba, latiguillo y pinza, y ponerlo sobre el banco de trabajo del taller. Y así trabajar mas cómodos. Para sujetar la bomba y poder impulsar su vástago hicimos con pletinas esta pequeña bancada. Su balancín hace el trabajo del pedal de freno. Y para dejarlo oprimido, mientras abrimos el purgador de la pinza para extraer el aire del circuito, lo sujetábamos con un "pulpo". El "invento" nos funcionó a la perfección.

FIJACIÓN

La buena posición del cable del gas resulta determinante para su buen funcionamiento. Que tenga un recorrido lineal directo, a ser posible sin arquearse, es importante, y por eso esta solución. Conocida pero no tanto por su aplicación en el cable del gas. Se trata de poner un distanciador añadido, con trozo de tubo plástico y con una brida que abraza el manillar y pasa por el interior del tubo en los dos sentidos.

HONDA OFF ROAD

Además de los modelos de competición estándar, denominados R, las versiones especiales RWE, y las de cross-country RX, Honda contempla en su gama CRF las variantes F, pensadas como modelos de iniciación. La oferta contempla tres propuestas, encabezadas por la CRF125F, disponible con ruedas de 14/16 pulgadas, y también de 17/19, con motor 4T de inyección y refrigerado por aire, cambio manual de 4 marchas con embrague. La CRF110F es la hermana mediana, también con motor 4T por aire, arranque eléctrico/pedal e inyección electrónica, aunque con caja de cambios de 4 marchas unida a un embrague automático y ruedas de 14/12 pulgadas. Por último, la CRF50F es la propuesta para los más pequeños, con su motor de 3 marchas sobre un embrague automático y ruedas de 10" en ambos ejes. Las tres adoptan una nueva decoración en 2025 a imagen de las CRF R.

Inf.:www.honda.es

CF-MOTO CX-2E & CX-5E

La marca asiática, vinculada desde hace unos meses al grupo KTM, ha anunciado el lanzamiento de sus primeras motos de cross eléctricas destinadas a los más pequeños, las CX-2E y CX-5E.

Ambas están equipadas con una batería de iones de litio de 48V24Ah 1152Wh, de desmontaje rápido y que ofrece una ofrece una autonomía aproximada de 78 kilómetros en la CX-2E, y de 60 km., en la 5E. La pequeña de la saga está pensada para niños de entre 4 y 7 años, por lo que ofrece un rendimiento de 1,5 kW y 6,4 Nm de par. Cifras que aumentan a 1,5 kW y 7 Nm en la mayor, por lo que es más bien para chavales de 8 a 12 años. Ambos modelos ofrecen tres modos de conducción, lo que permite a los padres ajustar la velocidad para adaptarla al nivel de habilidad de sus hijos.

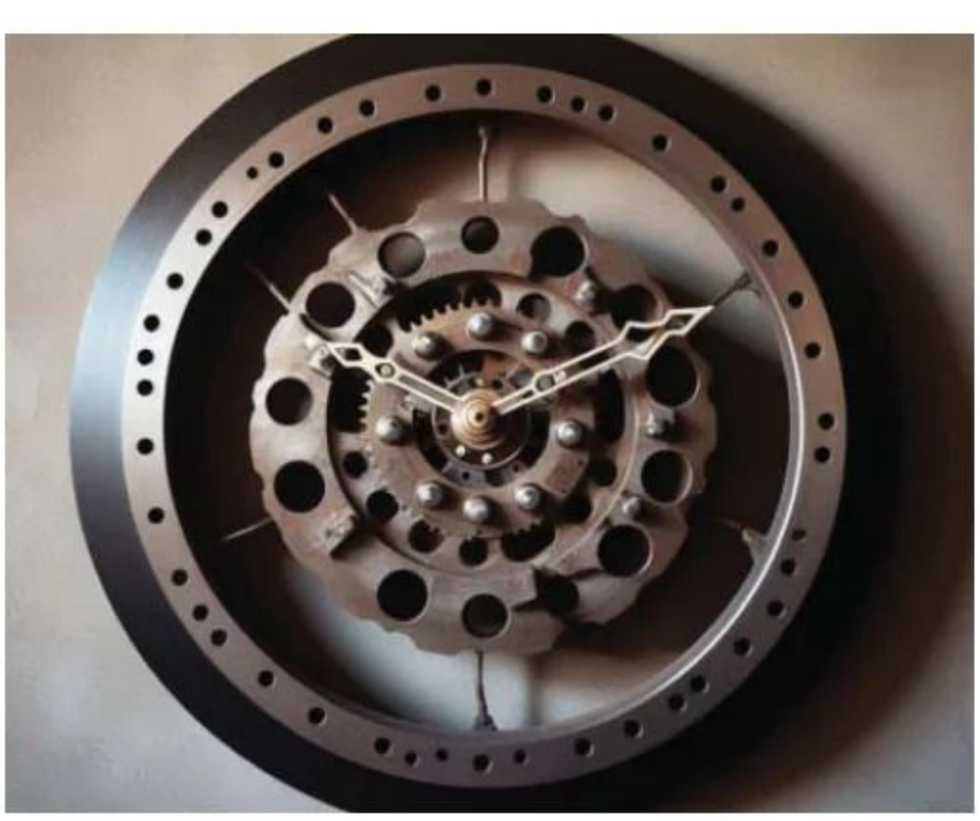
También son comunes los frenos de disco y las suspensiones hidráulicas, aunque la CX-2E (1.690 €) monta ruedas de 10" y la CX-5E (2.290 €) combina delantera de 14 con una trasera de 12.

Inf.: cfmoto-motorcycle.eu

BELL MOTO-3

Si bien por su imagen parece se trata de un casco traído directamente de los años 70, que es cuando Bell lanzó originalmente el Moto 3, en verdad este casco es un casco actual y homologado bajo la nueva normativa ECE 22.06. Recurre a una calota en fibra de carbono ligera y robusta, que además está fabricada en tres tamaños diferentes. Los acolchados internos también nos transportan al pasado por su apariencia, al estar fabricados en felpa, aunque de tipo microbiana y con forro de microante para favorecer la absorción de sudor. La visera desmontable, el cierre por doble hebilla y las entradas de ventilación ajustables son otras de las cualidades del Moto-3.

Inf.: mybihr.com



Reciclaje creativo

La marca española NG Brakes, fabricante de componentes de frenos para motos como discos y pastillas de freno, muestra su compromiso con la sostenibilidad proponiendo a los usuarios de sus productos el reciclaje de los mismos una vez terminada su vida útil en la moto. Para ello, NG propone varias ideas para reciclar creativamente los discos de freno, para convertirlos en joyas de tipo colgante, collar o pulsera, así como hacer de ellos un marco para fotos familiares e incluso un reloj de pared. El propio diseño de los discos posibilita uniones caseras y sencilla, aunque siempre se puede recurrir a la soldadura para un acabado más elaborado.

FLY MAVERIK

Las Maverik son las botas off road en gama de acceso de Fly Racing, bajo un precio de 199,95 €. Están fabricadas en piel reforzada con amplios paneles plásticos modelados por tecnología 3D, presentes en el empeine, el tobillo, el talón y el gemelo. Carece de articulación en el tobillo, aunque una misma pieza plástica va desde el pie hasta la baja pierna, añadiendo soporte a la articulación. Cuenta con tres cierres de tipo rápido y en material plástico. La suela de goma dura está unida al empeine por pegamento. También hay disponible una versión Maverik Enduro (169,95 €, treinta menos que la estándar) con suela de mayor relieve para mejorar el agarre en suelos deslizantes.

Inf.: flyracing.com

Localizador GPS

El localizador GPS Monimoto 9 (169 €) es un dispositivo antirrobo para proteger de forma eficaz tu moto. Tan pronto detecta los primeros movimientos o vibraciones en la moto, el propietario recibe una llamada en su móvil indicándole la ubicación. Esto es posible gracias a la combinación de las señales GPS y GSM. La alarma se activa automáticamente cuando el propietario se aleja de su moto junto con la llave Monimoto y se desactiva cuando el propietario vuelve a estar cerca. Se puede instalar fácilmente en algún recoveco oculto de la moto (no requiere conectarla a nada de la moto) y la pila dura entre 10 y 12 meses.

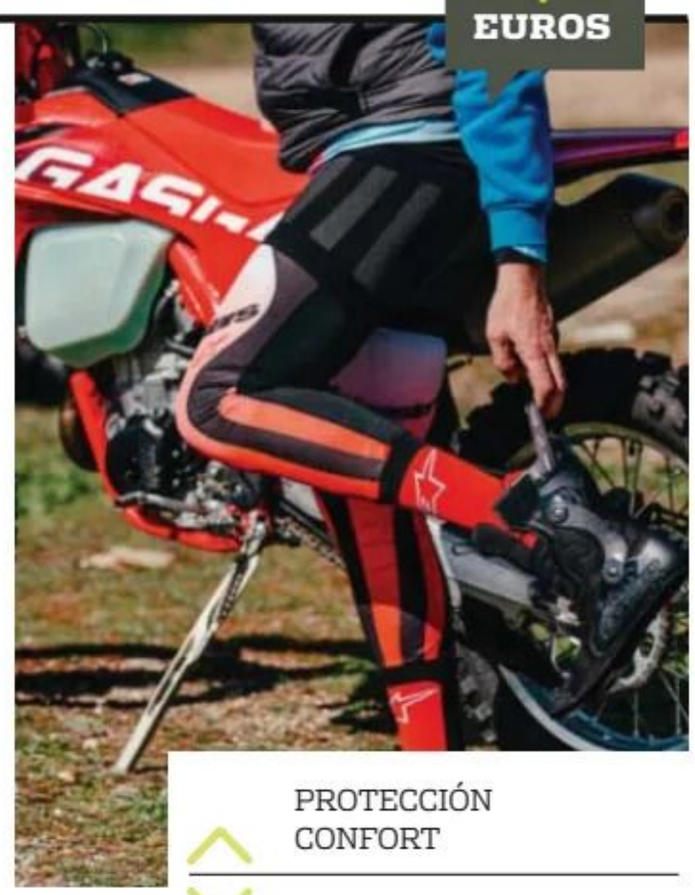
Inf.: corver.es

ONDA VERDE

[LONG TEST]

MEDIAS ALPINESTARS

49,95 EUROS



Proteger nuestra pierna del roce con las rodilleras ortopédicas y el pie con la bota resulta fundamental para tener un buen confort en el uso de dos elementos fundamentales de protección. Alpinestars propone sus Knee Brace Socks específicamente diseñados para ser usados con las botas y protecciones de rodilla para off road. Estas medias, o calcetines largos, como os guste más llamarlos, están fabricadas con una construcción compacta de una sola capa para altos niveles de transpirabilidad y comodidad general. Los calcetines tienen un área superior de Lycra elástica que incluye una inserción de malla en la parte trasera de la pierna superior, y un borde superior elástico con agarre de silicona interno para mantener los calcetines en su lugar, y que no se nos caigan. Estos calcetines largos para rodilleras proporcionan una gran comodidad y ajuste a la pierna, y sobre todo, no generan ningún roce extra. A veces, la unión de la malla con el calcetín tiene una costura gruesa que, al cerrar la bota, nos acaba generando roce y nos hace daño. En estas mallas de Alpinestars esa unión está resuelta de forma brillante, sin apenas notarse la unión entre el algodón del calcetín y la lycra de las mallas. Tiene construcción de "costillas" para una mayor elasticidad y de una sola capa de los calcetines que han sido diseñados para altos niveles de transpirabilidad y comodidad. Lo que más me gusta es el altísimo confort que ofrecen en términos de ajuste al pie, ausencia de excesiva presión, tendencia a bajarse del muslo o incluso el permitir cierta ventilación con la parte posterior de la malla, agujereada. No se nota que los llevamos puestos, protegen perfectos del contacto con las rodilleras y nos dejan olvidarnos de tener molestia alguna. Aunque no se ven, hasta son bonitas.

PROTECCIÓN
CONFORT

TALLA PARA PIES MUY GRANDES

DATA

Precio: 49,95 euros.
Colores: rojo/blanco; negro/blanco; azul/amarillo flúor.
Tallas: S/M; L/XL.
Peso verificado: 90 g. (180 g. la pareja).
Info: eu.alpinestars.com

ELEVEIT X-LEGEND EVO

La marca italiana Eleveit ha presentado sus nuevas botas off road de alta gama, las X- Legend EVO, desarrolladas en competiciones de enduro y raids más exigentes por pilotos como el multicampeón Steve Holcombe. La EVO muestra importantes mejoras con respecto a sus predecesoras, empezando por los refuerzos en plástico en la puntera y la espinilla para incrementar la rigidez de la zona y mejorar la seguridad. Bajo el mismo objetivo, se estrena el sistema Shock Lock que controla la flexión horizontal del tobillo, mientras que la articulación central también se ocupa de prevenir torceduras laterales. También se han optimizado los cierres (metálicos) y la ventilación del forro interior.

499 EUROS

30 EUROS

¿QUÉ?
Soporte para lavar botas
¿CUÁNTO?
30 euros.
¿DÓNDE?
Bihr.
¿CÓMO?
mybihr.com

[RINCÓN DE LA SUSPENSIÓN]

Enviad vuestras consultas a motoverde@slib.es

Juan Martínez [General Mánager Andreani-MHS]

1) Vida útil del aceite. En el del motor se sabe por kilómetros cuándo cambiar. ¿Y en la horquilla/amortiguador?

El aceite que equipan las suspensiones de tu moto, no está sometido al mismo tipo de trabajo que el de otros componentes como el motor. Por este motivo cada componente necesita su lubricante específico, lo que hace especial el aceite de suspensiones es que ha de estar especialmente bien conservado para ser capaz de realizar adecuadamente la segunda gran función que le encomendamos: generar resistencia hidráulica para controlar las oscilaciones que va a sufrir nuestro sistema de suspensión sobre todo ayudando a tener bajo control la frecuencia de movimiento del muelle. Si no controlásemos los muelles en el modo de liberar la energía que acumulan una vez que se han comprimido, deberíamos aminorar la velocidad para recuperar el control de nuestra moto.

Esto hace muy importante el mantenimiento de las suspensiones, asegurándonos que no haya agentes externos que lo puedan contaminar o degradar. Es decir que no entre agua, barro... Es verdad, que las suspensiones suelen estar concebidas para que no sea fácil que esto suceda. Suelen ser sistemas muy bien aislados de agentes externos. Pero no hay ningún sistema infalible. Ejemplo en una moto de MotoGP, el residuo de carbono proveniente de discos y pastillas suele acabar en el aceite de la horquilla, por eso se suele cambiar cada 1000 km aprox. Si tenemos claro que hay algún agente que ha contaminado el aceite la recomendación es hacerlo sin dilación. Como hemos visto el uso de la moto determina cuando has de cambiarlo en muchos casos. En las motos de campo uso amateur regular, una vez al año suele ser suficiente. En uso semi profesional regular, dos veces al año.

2)¿Que papel juega el amortiguador de dirección?

Para un uso poco extremo no es tan necesario al no circular a altas velocidades, para un uso más rápido en el cual las velocidades son más altas es recomendable al mejorar sustancialmente la estabilidad y seguridad. Es importante encontrar un buen equilibrio con la regulación del propio amortiguador de dirección, lo ideal sería lograr una buena estabilidad o ayuda en las zonas más rápidas sin perder agilidad en las zonas más lentas donde necesitamos usar nuestra dirección para hacer girar la moto.

Andreani MHS
ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

BETA MX 2025

Beta ha desvelado las mejoras aplicadas a los modelos 2025 de motocross (disponibles a finales de junio). Unos cambios que son fruto del desarrollo de la marca italiana en los diferentes certámenes oficiales y también según las demandas de los usuarios. Entre los cambios comunes encontramos las nuevas estriberas, los soportes de manillar con silentblocks y 5 mm más altos y la revisión de settings de las suspensiones.

La RX 300 es la que más cambia, pues hereda gran parte de las soluciones con las que ya contaba su hermana mayor la temporada pasada. Entre ellas, encontramos el subchasis en aluminio, en lugar de la anterior pieza plástica, así como el depósito de gasolina más compacto (7 litros), la pinza de freno delantero y la horquilla (más larga). El motor también adopta cambios destacados como la revisión del cilindro y la culata, un escalonamiento específico para motocross (hasta ahora, era la caja de la RR de enduro pero sin la sexta marcha), nuevos radiadores y ajustes de carburación.

Por su parte, la RX 450 incorpora una nueva batería de litio y desarrollo secundario más corto mediante una corona de 51 dientes (uno más que antes).

ONDA VERDE

REVISTA ESPECIAL

En cada número de MOTOCICLISMO una moto es sometida a un test a fondo donde se muestran todos los datos técnicos de un modelo. Es la tradicional Superprueba, un extenso reportaje donde se analiza de arriba abajo cada moto, a la que someten a todas las mediciones habituales en la redacción (pesos y dimensiones verificados, prestaciones y banco de potencia) y se describe su comportamiento y su orientación de la manera más precisa posible.

Lógicamente, no todas las motos tienen cabida en esta Superprueba y se eligen los modelos más destacados de cada curso. En este especial se han recopilado quince motos que los dos últimos años han sido carne de Superprueba y se ofrecen en esta publicación especial donde está lo más granado del mercado.

Una cuidada selección de 164 páginas que se comercializa por 5,95 euros, con proyección de ser una publicación de coleccionista, que ya está en los kioscos, puntos de venta habitual y en la web oficial. También en versión digital en la app Sport Life Ibérica Store (iOS y Android).

Inf.: suscripcionessportlifeiberica.es

[OFERTA DEL MES]

¿QUÉ? Bomba de embrague Brembo (10 mm).

¿CUÁNTO? 119 euros.

¿DÓNDE? Mastercross.

¿CÓMO? www.mastercross.es / 649 214 218

Concesionario Fantic

La tienda Mastercross, con sede en Guadalajara, se ha convertido en Servicio Oficial de la marca Fantic, por lo que los usuarios pueden adquirir allí las XX de motocross y XE de enduro, disponibles en ambos casos en modelos de dos y de cuatro tiempos. Mastercross tiene su tienda en la calle Arrabal del Agua, número 32, de la ciudad de Guadalajara.

Inf.: www.mastercross.es

Nunca se acaba de aprender en la moto de campo. Para saber más y mejorar la conducción, de cualquier modalidad, escoged escuela y recibid doctas lecciones.

[DÓNDE APRENDER]

Centro	Localidad	Provincia	Descripción	Precio	Contacto
Barragán Training	Madrid	Madrid	Cross	N.D.	664 274 183
Bassella	Bassella	Lérida	Enduro	99 €/día	www.bassella.com
D.Hernández	Ametlla	Barcelona	MX individuales	N.D.	www.danyhernandez.cat
Dany Rodríguez	San Esteban de Gormaz	Soria	Cross	Consultar	617 648 284
Enduropark	Aras	Valencia	Trail	175 euros	www.enduropark.es
Enduro School	Barcelona	Barcelona	Enduro	N.D.	645 334 119
Garrido R. School	Verín/Orihuela	Orense/Alicante	MX y SX	Consultar	www.adriangarrido.com
Jordi Pascuet	La Bastida	Lérida	Trial/Enduro	Consultar	www.pascuetoffcenter.com
Las Arenas	Malpartida	Cáceres	End,MX, trial	N.D.	mclasarenas@hotmail.es
Mecatecno Park	Sant Feliu	Barcelona	Trial	Consultar	info@quantyaparx.cat
Miki Arpa	Vullpellac	Gerona	Enduro	500 euros	www.mikiarpa.com
MNilssonT	Madrid	Madrid	Cross	Consultar	www.nilssontraining.com
MX Academy	Quintana	Burgos	Cross	50/80 euros	motocrossacademy.com
MX Coach	Madrid	Madrid	End,MX, trial	600 euros	www.mxcoach.es
MX Joan Cros	Vallgorgina	Barcelona	Cross	500 euros	www.joancros.com
MX Puigdemont	Bescano	Gerona	Enduro	Consultar	www.soloenduro.com
Oliva MX School	Alforja	Tarragona	Cross	450 euros	635 25 13 35
Personal Enduro	Guadalajara	Guadalajara	Enduro/XCountry	Consultar	www.personalenduro.com
Polea Camp	Cunit	Tarragona	Cross	500 euros	www.poleacamp.com
MX School Granada	Granada	Granada	Cross	N.D.	678 268 641
Escuela Can Taulé	Suria	Barcelona	MX, End., Infantil	N.D.	www.clubamvt.cat
Casco Rojo	Valencia	Valencia	Off Road, Asfalto	100€/mes	www.cascorojo.com

Ha llegado tu momento Ducati.

Ha llegado el momento de sentir la adrenalina, de vivir cada curva, de liberar tu espíritu aventurero. Ha llegado tu momento de explorar nuevos límites pilotando la Ducati Multistrada V4 S. Con su combinación incomparable de sus 170CV potencia, su gran confort, la tecnología más avanzada y sus 5 modos de conducción, dejarás tu huella en caminos inexplorados!

Y eso no es todo. Con Ducati Active, decidirás con la máxima flexibilidad: podrás disfrutar de tu moto el tiempo que quieras, durante un mínimo de 2 años y un máximo de 5. Y, cuando acabe el contrato, tienes el control total: puedes renovar el contrato y cambiar tu Multistrada V4 S por otra nueva, quedártela pagando o refinanciando el valor mínimo garantizado o devolverla y terminar el contrato. Ha llegado tu momento Ducati.

Garantía de 4 años con kilometraje ilimitado en toda la familia MTS.

*Oferta para una Ducati Multistrada V4 S Essential Ducati Red. **PVP recomendado en Península y Baleares de 25.090,00 €. Importe total del crédito: 18.800,89€. Comisión de apertura al contado: 658,03€. Importe total adeudado: 21.838,07€. Precio total a plazos: 28.127,17€. TAE: 6,64%. TIN: 4,95%.** Sistema de amortización francés. Intereses: 2.379,14€. Coste total del crédito. 3.037,17€. Oferta válida hasta el 30/06/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF. W-00427411.

ENDURO

GASGAS EC 350 F 11.319 €
KTM 350 EXC-F 12.419 €

El espectro de las "tres y medio" mantiene su zona de influencia entre tantos usuarios que disfrutan del equilibrio y del punto medio entre prestaciones y peso. La justa medida representa para muchos la mejor decisión y eso es lo que les lleva a tener alguna de estas 350 que analizamos, con nuestros datos técnicos.

La justa medida entre prestaciones y peso, el equilibrio en sus parámetros son los que el público ha sabido reconocer para sentirse cautivados por las 350. Eso y, por qué negarlo, la moda que acaba por arrastrar a los indecisos o los que se mueven por impulsos y tendencias. Hay quien enjuicia de forma severa y negativa a las 350, y está en su derecho, sin encontrar su lógica. Pero a muchos de los detractores les invitaría a probarlas y, cuando menos, seguro que modifican su opinión, lo cual no significa que cambie su decisión para tenerlas.

¿Por qué decantarse por una 350? En líneas generales es un motor fácil que exige menos que sus hermanas mayores, con el peso más contenido. Hace la vida cómoda y tiene un equilibrio relevante. Por eso en súper enduro triunfan. Recorridos ratoneros, donde manda la manejabilidad, pero con necesidad de golpe de gas y aceleración en poco espacio para poder hacer los saltos y superar los obstáculos. En el lado del porque no tenerlas está que, si compites en enduro, en la clase de E2 las 350 se queda un poco descompensada de prestaciones frente a las 450, más poderosas de aceleración y empuje. Porque resulta cierto que las 450 también han bajado mucho su peso y no quedan ya tan lejos de las 350 en cuanto a ligereza, lo que les quita algo de argumento, pero aún lo tienen a su favor las 350 -sobre un kilo y medio de diferencia-.

ABUNDANCIA

La ventaja de tener banco de potencia, diferencial de MOTO VERDE, es el poder contrastar lo que sentimos con una medición de cifras real. Y al realizar la prueba con el Dynojet tenemos claro que disponer de unos más que suficientes 48 CV que llegan con patada, pero de forma controlada, es el punto clave de las 350. Se siente el empuje, pero sin ver que el motor nos abrume. Sumad a ellos que, si sois de los que os gusta sentir el motor alto de vueltas, esta 350 tiene estirada y buen sobre régimen pudiendo así disfrutar de esa sensación de conseguir que explote la mecánica, pero sin que llegue a romperse, hasta el corte de encendido. En espacio de ritmo medio resultan súper efectivas y, además, con destacada tracción pues la potencia se consigue transmitir bien al suelo. En esta época en la que el suelo está seco, con la tierra de grano suelto y no hay mucho grip, la reacción de estas 350 nos parece ideal, incluso por esa permisividad para poder estrujar el puño sin excesivas contemplaciones. En nuestra zona de pruebas, de pista ancha pero revirada, de desnivel cambiante, algo roto en su superficie, la verdad es que se rueda de maravilla. Sentimos estos motores tremendamente equilibrados con su carácter chisposo, de tipo 250 4T gordo, que nos lleva a ritmo, pero con recursos. Aunque esto de los recursos, a veces, nos deja un poco en el aire pues se nos olvida bajar de marcha, pensando que hay más par, y quedamos en evidencia. Sobre todo, cuando salimos de ángulos cerrados, de poca velocidad, y de seguido, o casi, nos viene un escalón o un paso lento. No todo es bonito en las 350 y algunos de los que las habéis tenido sentís que no está tan bien repartida la potencia ni es tan equilibrada pues no llegas a saber qué hacer realmente. En una 250 4T sabes que hay que acelerar a tope y en una 450 no tanto porque hay abundante par. Y sois muchos los que con las 350 os quedáis en tierra de nadie, y o te pasas o no llegar pues no tienes claro el cómo darle aprovechamiento a la potencia.

Me ha pasado eso y me he sentido así hasta conocer mejor su respuesta, aprovechando el cambio y su desarrollo corto. Con el nuevo cambio en estos

EQUILIBRIO GENERAL
AMABILIDAD
SUSPENSIÓN TRASERA

SIN CUBREMANETAS
TACTO FRENO TRASERO
MANILLAR ESTRECHO

modelos, que tienen todos el mismo primario, se ha corregido el problema de las 350 de dudar entre dos marchas, especialmente entre usar primera o segunda. Ahora ya me parece más claro la marcha que tengo que llevar y así percibo que una 350 resulta prodigiosa porque en terrenos de aceleración, golpe de gas, subida, salto, lanzamiento... tiene lo que hace falta. Segunda y tercera son sus marchas, resolutivas, quedando más abiertas cuarta y quinta, con una sexta, en nuestra opinión, descolgada en exceso, como recurso para las zonas más rápidas, pero que hay que meter con el motor bien revolucionado. E incluso sin tener que tocar el embrague pues sale desde abajo y con una reacción muy lineal. Naturalidad, espontaneidad y amabilidad, insisto que por eso son las mecánicas preferidas por los pilotos top en los enduro indoor pues les reporta la consistencia en velocidad media/baja que necesitan. Estirando el motor de manera muy lineal en toda la curva de par, con la patada que le falta a la 250 4T y con lo que le sobra a la 450. Por eso el término equilibrio, en mi opinión, es el perfecto resumen para estas mecánicas 350.

Lo mismo que en zonas más lentas de troncos, piedras, vadeos, raíces... El argumento es su lógica capacidad de empuje, pero siempre con agrado y buenas maneras. Incluso para los que compiten en enduro parece la opción global porque empuja, pero no cansa y, aunque acelere menos que una 450, podemos ganar efectividad. ¿Por qué no

SIDI

X POWER

CORVER S.A. Distribuidor Nacional 93 638 38 60 www.corver.es

EFECTIVIDAD MOTOR
TACTO HORQUILLA
AGILIDAD

MÁS PESO VS 2023
SIN CUBRECARTER
CONSUMO DEPÓSITO

tenerlas? Porque sintáis que se os queda corta la potencia y el par, sobre todo este segundo dato. Los que tomáis como recurso la abundancia de par motor para rodar a punta de gas, sin estirar mucho las marchas, e incluso los que buscan una patada catapulta que hace subir la moto casi sola las trialeras. De la misma manera que, no por sabido hay que obviarlo, que para competir en raids, o pruebas de velocidad en las que la velocidad y la aceleración marcan la diferencia las 450 y 500 son las adecuadas.

En trialeras la realidad es que escalan con soltura, encontrando una primera trepadora que permite el paso a una segunda de ritmo más ligero, para lo que tienen técnica y son capaces de olvidar el embrague. Algo que, de todas maneras, en esta moto hay que tener siempre en alerta como apagafuegos si nos metemos en "incendios" de los que no sabemos salir pensando que será la moto la que por sí sola lo haga todo. Reeditamos sensaciones en cuanto al desarrollo de la caja de cambios sobre el que incidimos el año pasado. Quizás deberíamos rodar más con ellas para tener claro la marcha adecuada para cada momento. ¿No os pasa a vosotros igual, usuarios de las 350 que a veces la misma marcha os parece corta y larga según el uso? Y por eso, otra vez, se nos calaban los motores cuando rodábamos en segunda y pensábamos que no se vendría abajo el empuje. El tacto del selector del cambio seguimos pensando que, igual, no estaría de más que fuese

[PRUEBAS ::: CLÁSICAS ::: HISTORIAS]

ESPECIAL CLÁSICAS

MOTO verde HISTÓRICO

Nº 1 EDICIÓN 2023

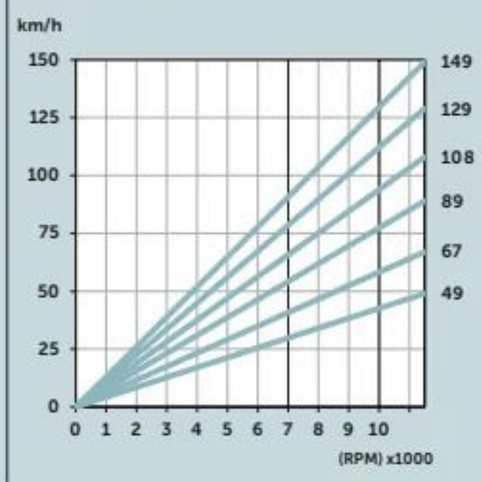
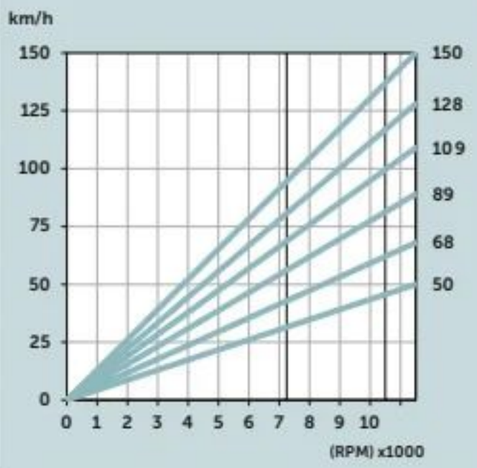
5€

POR SOLO 5€ YA EN TU KIOSCO

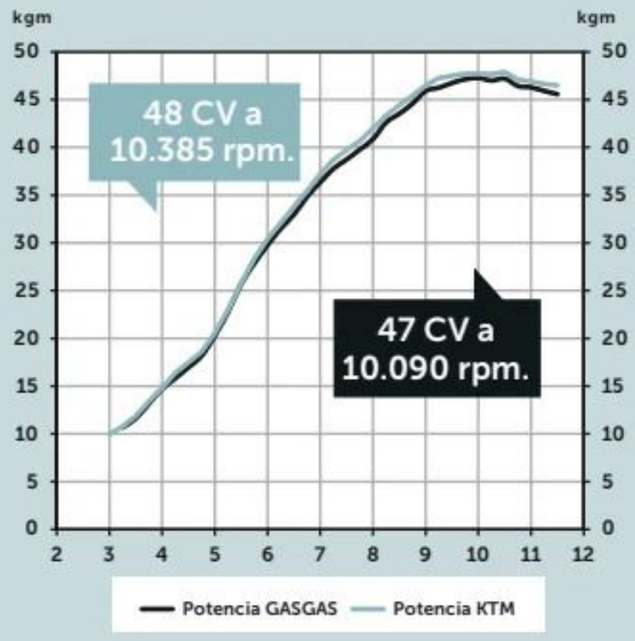
Un número Histórico dedicado
a las Motos de campo Clásicas

www.sportlifeiberica.es

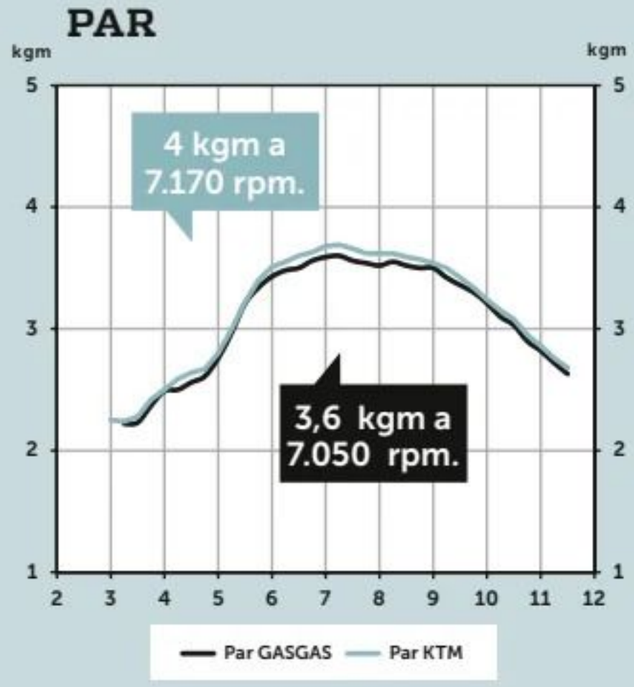
FICHA TÉCNICA

	GASGAS EC 350 F	KTM 350 EXCF
	11.319 €	12.419 €
NUESTRAS MEDICIONES		
Distancia entre ejes	1.500 mm.	1.485 mm.
Altura del asiento	940 mm.	950 mm.
Distancia al suelo	320 mm.	330 mm.
Depósito combus.	8,5 l.	8,5 l.
Peso vacío (decl./verif.)	N.D./ 109 kg.	N.D./ 107 kg.
Peso lleno (decl./verif.)	N.D./116 kg.	N.D./113 kg.
Potencia específica	158,5 CV/l	137,3 CV/l
Relación peso/ potencia	2,84 kg./CV.	2,35 kg./CV.
Corte encendido	12.820 rpm.	11.490 rpm.
MOTOR		
Tipo	Cuatro tiempos.	Cuatro tiempos.
Nº cilindros	Uno.	Uno.
Refrigeración	Líquida.	Líquida.
Diámetro x carrera	88 x 57,5 mm.	88 x 57,5 mm.
Cilindrada	349 cc.	349 cc.
Alimentación	Inyección electrónica Keihin.	Inyección electrónica Keihin.
Arranque	Eléctrico.	Eléctrico.
Embrague	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.
Cambio	Seis velocidades.	Seis velocidades.
PARTE CICLO		
Bastidor	Simple cuna desdoblado en acero.	Simple cuna desdoblado en acero.
Susp. delantera	Horquilla invertida WP Xplor con barras de 48 mm.	Horquilla invertida WP XACT con barras de 48 mm.
Recorrido	300 mm.	300 mm.
Susp. trasera	Monoamortiguador WP.	Monoamortiguador WP XACT PDS.
Recorrido	300 mm.	310 mm.
Freno delantero	Un disco Galfer de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Braktec de dos pistones.	Un disco Galfer de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza Brembo de dos pistones.
Freno trasero	Un disco Galfer de 220 mm de diámetro. Bomba y pinza Braktec de un pistón.	Un disco Galfer de 220 mm de diámetro. Bomba y pinza Brembo de un pistón.
Llantas	Giant, de aluminio.	Giant, de aluminio.
Neumáticos	Maxxis. Del.:90/90-21. Tras.:140/80-18.	Maxxis. Del.:90/90-21. Tras.:140/80-18.
Desarrollos de cambio mejor ajustados ahora a la realidad de los motores 350 intentando que el piloto tenga menos dudas sobre qué marcha engranar en cada momento, sobre todo a baja velocidad, que en muchos momentos se duda enntre primera y segunda.		

POTENCIA



PAR



En el banco de potencia, de nuevo, se aprecian diferencias entre KTM y GASGAS aún siendo los dos motos iguales. Tema recurrente, que viene de años, que muestra que la naranja rinde algo más que la roja. En cualquier caso son dos motores exquisitos, con buena patada y mejor subida de vueltas y corte de encendido alto (11.490 rpm).

VALORACIÓN

1. KTM 350 EXCF. Está llamada a seguir siendo líder por sus cualidades globales de bajo peso, motor potente e incluso estética conseguida. En el apartado del debe sigue estando el aumentar su equipamiento.

2. GASGAS EC 350 F. El renunciar quizás a ser tan racing como su hermanastra la deja un pelín atrás en términos deportivos. El tren trasero, con bieletas, responde muy bien,

	GASGAS	KTM
Motor	9	9
Cambio	9	9
Embrague	9	9
Arranque	10	10
Suspensión delantera	9	9
Suspensión trasera	9,2	9
Freno delantero	8,8	9,5
Freno trasero	8,8	9,5
Estabilidad	8,9	8,8
Manejabilidad	9,2	9,5
Posición de conducción	9	9,5
Acabados	8,8	9,3
Accesibilidad mecánica	10	10
media	9,1	9,3

COMPACTA. El motor se ha renovado con una culata distinta con válvulas de escape más grandes, de mayor diámetro. Más compacto, con una altura del bloque reducida en 8 mm. Nueva unidad electrónica de control de funcionamiento que elimina los fusibles y relés.

RENOVADA. Tanto el chasis como el basculante se han actualizado para lograr un mejor efecto de tracción y empuje de la moto. Chasis renovado. Diseñado para ser estable a alta velocidad sin dejar de ser ágil por senderos estrechos y revirados.

un poco más duro pues responde tan suave y al mínimo roce de la bota que, en ocasiones, hemos cambiado sin querer, sobre todo, subiendo de marcha. Suavidad tenemos en ambos embragues, resistentes, que no arrastran y parecen más contundentes y directos, quizás por las nuevas piezas, un poco más duros.

El propulsor de la GASGAS 350 responde en la misma medida y con similar efectividad que el de la KTM, tiene su rotundidad y capacidad para convencernos porque también aporta elasticidad y recuperación, además de buena salida de los pasos complicados. Muy recomendable en las dos es montar el mando (100 euros, aprox.) para gestionar los modos de motor y el control de tracción, que sí es de serie en la Husqvarna. En estas no lo hemos podido probar, pero con la referencia de la Husky, sin duda el control de tracción sí que tiene papel destacado, se debe reconocer que se nota su trabajo, y mucho cuando la cosa se pone fea. Es como el hada madrina o el duende que estar, está, aunque no lo parezca pues no actúa de forma intrusiva pero sí efectiva. Trialeando el control de tracción facilita las cosas y solo te das cuenta de lo bien que actúa cuando lo quitas e intentas pasar otra vez por el mismo sitio, pero la moto escarba sin avanzar de la misma forma.

Proverbial en ambas motos es el tema del consumo de gasolina, que sigue asombrando. Lo decimos cada prueba y, aun sabiéndolo, seguimos alucinando cada salida por lo conseguido con una KTM o GASGAS. Superar los 100 km. resulta sencillo, llegar a los 150 km sin repostar, en ambas motos, posible. Si sabéis practicar la conducción efectiva y dinámica, lo conseguís, aunque también dependerá del terreno por el que vayáis, como siempre. No olvidéis que el cuadro de instrumentos tiene testigo de reserva pero que no se ve demasiado bien –el plástico que lo cubre está demasiado tintado y oscurecido- y que cuesta que la moto consuma la reserva por un tema de diseño del depósito.

GUERRA DE HORQUILLAS

Y no las del pelo. La parte ciclo marca una acusada diferencia de comportamientos en base a dos argumentos diferenciales: peso y horquilla. De la masa la KTM continúa, gracias al amortiguador con PDS, teniendo un peso menor a la competencia, incluso ahora que ha subido su peso, algo que nadie dice -más materia en horquilla, basculante...- pero nosotros sí, e incluso KTM no publica ya su datos de peso en vacío.. En nuestra báscula salen casi ¡3 kilos extra! y aun así la EXCF 350 queda por debajo de la barrera de los 110 kilos –muchas 250/300 2T rivales pesan eso-. La GASGAS tampoco los supera los 110 kg, en vacío, y ha subido menos su peso al no cambiar de horquilla, pero se va dos kilos arriba frente a la KTM, entre otras cosas, por las bieletas. Juicio de valor rápido y fácil es que la EXC reporta una manejabilidad superior, aunque ni de lejos

deja "ko" a la EC que también se mueve con su soltura. Y si ya las comparamos con algunas rivales, las dos son súper manejables. Pero lo que condiciona la respuesta de la GASGAS es la horquilla WP XPLORR, nacida para la aventura, pero no para la competición. Su intención es que no canse al aficionado que no está fuerte y que siempre disponga de una respuesta progresiva. Y ciertamente lo consigue, pero, si queremos aplomo y rigidez no lo encontramos. En las frenadas fuertes tras llegar rápidos a una curva la horquilla se hunde, la dirección se cierra bastante y el tren delantero queda como flotando. Lo mismo pasa si saltamos que resulta relativamente fácil hace topes, más sencillo cuanto más alto sea el desnivel o más fuerte sea el impacto. Y en piedra, en compresiones rápidas y bruscas luego rebota muy rápido. Reglajes escogidos (Horquilla 8 comp./8 ext.);

En el tren trasero las bieletas responden muy bien, con agradable confort y buena progresividad, aunque, ya sabemos, que su notable volumen nos hace impactar, a veces, con el obstáculo a superar. Reglajes: (6 comp./8 ext.).

La horquilla WP XACT de la KTM (15 comp./12 ext.) responde al contrario. Es más dura, sin renunciar a progresividad, y por ello puede que no guste a los que sus muñecas estén ya cansadas. Pero la KTM tiene mente abierta, saber jugar combinando razón y emoción, no se ofende con las críticas y tiene una actitud positiva. Es autosuficiente, tiene autoestimas y, por ello, resuelve con rotundidad. Y, además, sabe que no es perfecta con el PDS, aunque cada vez estás más cerca de ello, por lo que, desde esa base, no le afectan mucho los comentarios negativos pues sabe reconocer sus fallos, los acepta y hasta los tomar con sentido del humor si hacer. Está claro que ante los comentarios negativos no pierde la compostura ni se resquebraja, más bien toma nota de ellos. Que el PDS se puede mejorar está claro pero mimando la precarga del muelle y, los reglajes, hay una buena base, incluso rodando en pedregales, canchales o zonas de poco agarre (8 comp./22 ext.).

La EXC es capaz de curvear mejor y de cambiar de trayectoria más fina, inscribiendo mejor el inicio de la curva. La EC responde un poco más lenta pero es muy leal en sus trazadas.

No hay igualdad en la frenada, las dos rivales con buena progresividad,pero diferente tacto entre la bomba Brembo y la Braktec. Detrás hay más contundencia y menor tendencia al bloqueo en la KTM.

Respecto al equipo de frenos, la KTM tiene una pizca más de efectividad y rotundidad, junto a un tacto más poderoso con su material Brembo. Del material Braktec nos quedamos con que responde mejor que en las primeras unidades que lo montaban, y la frenada era buena, aún

el tacto del equipo puede mejorar delante, con más potencia, y en esta unidad le faltaba tensión y tacto en el freno trasero.

En cuanto a los neumáticos, los Maxxis de la KTM, quizás minusvalorados por no ser una marca Premium, trabajan bien, sin la exquisitez de los Michelin, sobre todo en hierba/mojado, donde hay mucha diferencia, pero sin fallar en nada.

DATOS

A los mandos, la KTM queda más alta que la GASGAS, algo alta en esta unidad de pruebas la EXC con sus 970 mm de elevación del sillín sobre el suelo, quedando con dificultad para apoyar los pues en estaturas inferiores al 1,70 m., con un asiento en la KTM con un tacto sólido, pero de buen agarre. La GASGAS es mucho más baja (940 mm) y el mullido del asiento es más blando –para gustos, los colores- con un buen agarre de la nueva funda del modelo actual. Eso sí, el manillar de la GASGAS me cuesta acostumbrarme a su tamaño, estrecho, y que es algo plano.

La naranja ofrece para mí un equilibrio más destacado, un chasis bueno y una sensacional manejabilidad. Quizás hay que conseguir que tenga un poco más de radio de giro pero el conjunto está en óptima forma. Insisto, contra la opinión de muchos, porque así lo siento, que para un uso de aficionado la suspensión está bien equilibrada y soy un firme defensor del PDS trasero que, óptimamente regulado, se comporta bien, incluso en ciertos momentos y usos mejor que las bieletas. Con el beneficio de pesar menos y estar menos expuesta la suspensión trasera a los golpes en las zonas de piedra, además de la facilidad que ofrece para sacar el amortiguador de la moto. Pero si se toma un reglaje universal, que pueda satisfacer a una mayoría, estas dos motos tienen uno acertado. Como también lo muestra la GG con la progresividad extra de las bieletas atrás, que por contra restan distancia libre al suelo (10 mm. menos). En esta unidad de la EC 350 estaba bien regulada y equilibrada la suspensión en el tren delantero y el trasero, pero no trabajan perfectas cuando se les exigía una recuperación rápida en zonas de mucha piedra suelta.

Conclusión

En todo son equilibradas y ecuánimes estas dos enduro 350 que en ciertos aspectos son espectaculares, como su efectividad sensacional para uso en súper enduro. Tienen experiencias de vida endurera ciertamente satisfactorias y son un remolino de diversión, aunque para muchos no son claras en su respuesta y no terminan de cautivar por las dudas de quedarse en tierra de nadie.

Pisa algo mejor la GASGAS delante que la KTM, aun sabiendo de sobra que no son las más aplomadas del mercado, teniendo claro que en estas dos motos todo tiene coherencia en torno al equilibrio y la agilidad -obsesión con ello-, maravillados con su total capacidad de rapidez de movimientos. Mayor dinamismo en la EXC que en la EC, pero con su "espada triunfal" en las dos de saber que en movilidad no hay rival que las mejore. Por contra, en estabilidad frontal sí que las hay más asentadas, tanto con chasis de acero como la Beta o de aluminio (TM, Honda Redmoto...).

En accesibilidad ambas motos ponen las cosas fáciles, implementando ese camino iniciado años de hacer sencillo todo como el cambio del filtro sin herramientas. Si bien habrá que ver en el tiempo si los clips de fijación de las tapas, con el desgaste del uso, no harán que se suelten en marcha. En ambas enduros se desmonta de la carrocería con tornillos de la misma medida (8) y luego en el montaje casa a la primera. Rápido e intuitivo desvestirlas o colocar la plástica. Mejorado mucho con las nuevas carrocerías. Aunque las largas tapas laterales de la GASGAS, a veces, resultan un poco incómodas de poner, y para cambiar el filtro hay que quitarla/ponerla, no siempre logrando que encaje. Cuestión de maña y de repetición. **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: **ALE CUBINO.**
COLABORA: **ANGEL BURGUEÑO.**

TOMASIN T500 ALIEN MOTOR CO

MEZCLA DE TIEMPOS

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

La singular y exclusiva Tomasin T500 es una moto de mezcla, y no solo porque su motor de dos tiempos requiera aceite diluido en gasolina, sino que también mixtura conceptos de tiempos pasados y presentes. Motor 2T, de 500 cc, con inyección electrónica, arranque eléctrico y parte ciclo actual.

Los beneficios de tener una afición o un hobby, aparte de adiestrar las habilidades psicomotrices de cada actividad específica, son que nos abren una puerta a evadirnos momentáneamente del mundanal ruido y olvidar por un rato los problemas cotidianos. En este sentido, y para esta función en concreto, lo cierto es que a los que nos gustan las motos de cross tenemos seguramente la mejor afición del mundo.

Fijaos que, en una realidad actual con reiteradas amenazas de opresión a la libertad, en forma de restricciones para circular con ciertos vehículos por según qué entornos -no solo en el campo, sino también en las ciudades- y la imposición de algunas tecnologías de automoción que los usuarios no demandan de forma voluntaria, los crosseros todavía podemos seguir jugando a combinar el pasado y el presente.

Es como un entretenimiento ilusionante para conseguir esa moto con la que siempre habíamos soñado pero que nunca antes había existido. Y si en este pasatiempo nuestro del "mx" hay entes mitológicos, esos lo son sin duda las 500 de dos tiempos y, especialmente, si van ligadas de alguna manera a las siglas CR.

Esta asociación levanta indudables pasiones por partida triple. Por una parte, por esa tecnología 2T que se ha extinguido en prácticamente todos los segmentos y apenas sobrevive en las motos off road -y herramientas de jardinería...-.

Además, la de 500 es una cilindrada icónica porque fue la más prestigiosa durante los primeros años de vida de la modalidad. Solo pronunciar la palabra "qui-nien-tos", infunde atracción y respeto al mismo tiempo, y el hecho de haber desaparecido hace ya unas cuántas décadas también intensifica la sensación de emotividad. ¿A quién no le gustaría tener su propio dinosaurio? Sobre todo, si ruge como una pistonada de medio litro.

Ese mismo principio de añoranza también se materializa en la figura de las Honda CR y, en su caso, la nostalgia queda enfatizada por el encanto hacia lo prohibido, tras la renuncia de la marca japonesa a seguir con esta tecnología desde comienzos del siglo XXI.

Este cóctel de melancolía ha propiciado muchas alternativas para conseguir disponer de una Honda 500 en la época actual, recreando esa realidad virtual en la que la marca del ala dorada siguiera fabricando motos con cilindros de agujeros.

Esto se buscó mediante iniciativas artesanales de usuarios que se hacían con un motor antiguo de CR 500 y lo adaptaban como podían en los chasis de aluminio de las CRF. Pero también hubo proyectos más serios impulsados por diversas empresas que ofrecían dichas transformaciones de una forma más profesionalizada, como Service Honda y sus CR AF.

En MOTO VERDE hemos probado ejemplos de ambos casos, pero esta vez hemos accedido a un concepto inédito y de los más llamativo desde un punto de vista técnico. Hablamos de la Tomasin T500, una moto que emplea la estructura ciclo de una CRF, pero que también aprovecha parte de su mecánica de válvulas para transformarla en un ¡motor de 500 2T con inyección electrónica y arranque eléctrico!

PASIÓN 2T

Semejante artefacto ha llegado a nuestras manos gracias a Chema Calleja, colega de profesión en la comunicación sobre la moto de campo para otros medios, y a quien muchos conoceréis por participar en las retransmisiones de las carreras del Nacional de Motocross en el canal de Youtube de la RFME.

Calleja es un apasionado de las clásicas y siempre ha gustado de conseguir y restaurar algunas de las motos favoritas de su juventud. Unas labores que ahora también ofrece a sus clientes en su taller Alien Motor Co, situado en Sacedón (Guadalajara).

En una visita al Salón de Milán, Chema descubrió la Tomasin T500 y de inmediato se interesó por el proyecto, no

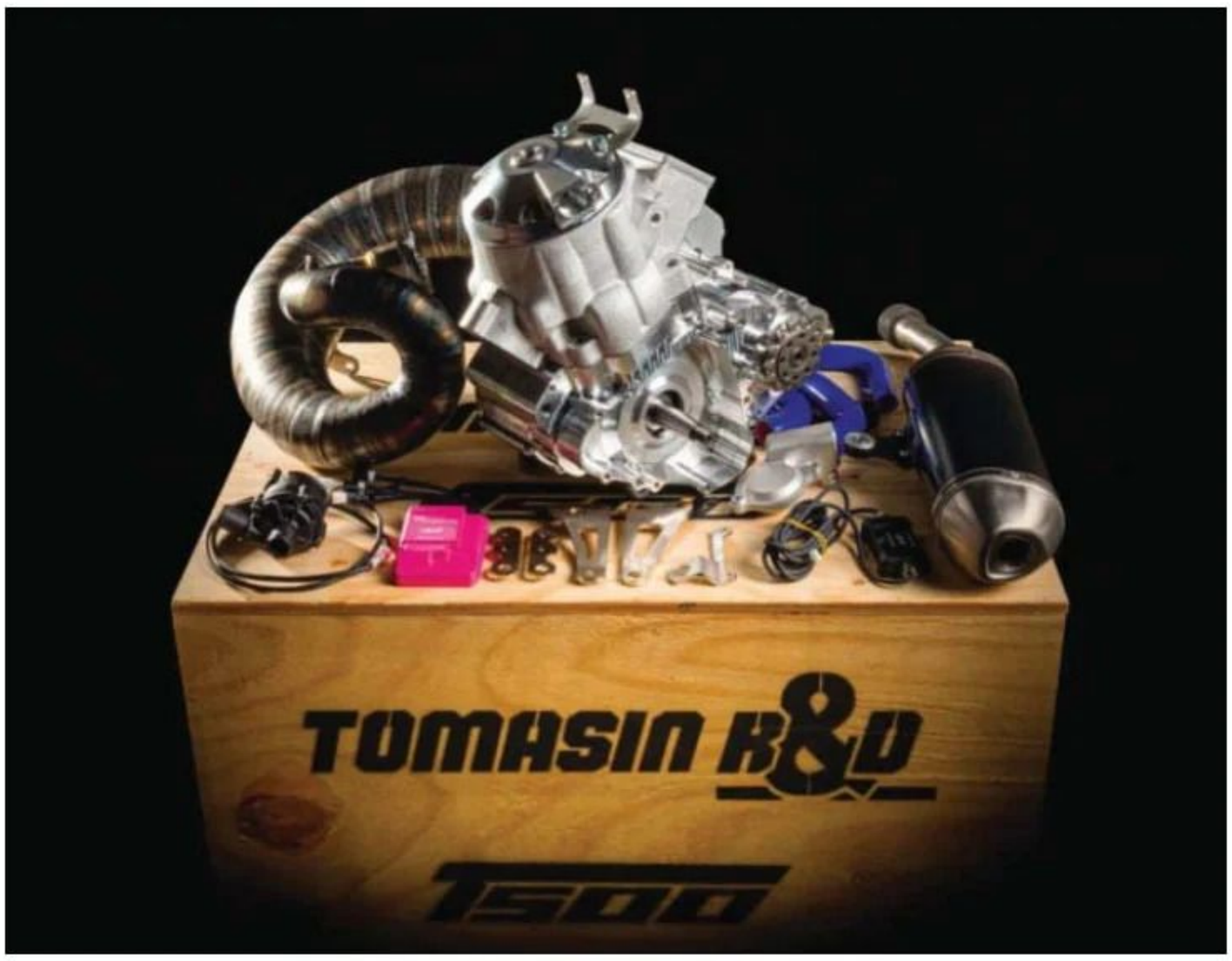
CONCEPTO CREATIVO.
SONIDO EMOCIONANTE.
POTENCIA CONTROLABLE.

VIBRACIONES MECÁNICAS.
COSTE ELEVADO.

TRES OPCIONES

El técnico italiano Enrico Tomasin es quien se encuentra al frente de Tomasin R&D, un taller de preparaciones italiano que trabaja para importantes equipos mundialistas como Honda HRC. También son los artífices de la Tomasin T500, una moto que llega a España gracias al taller alcarreño Alien Motor Co. Hay tres formas de conseguir una Tomasin T500, por un lado, se puede adquirir el kit básico (8.500 euros, más IVA) que incluye todas las piezas del motor pero requiere abrir el motor de la CRF para aprovechar la caja de cambios. La segunda opción (10.500 euros, más IVA), es un motor que ya viene con la transmisión por lo que solo hace falta instalarlo en el chasis y acoplar los elementos auxiliares como el embrague, el encendido, la inyección, el arranque... En ambos casos, el kit es válido para la última generación de la CRF 450 (2021-2024) y el coste de la instalación va a parte (aunque cada uno puede optar por instalarlo él mismo si así lo quiere).

Y la tercera alternativa, para los que no tienen una CRF "donante", es la de adquirir una moto Tomasin T500 al completo, totalmente nueva, en cuyo caso el coste se va a los 16.500 euros (más IVA). Sabed también que Tomasin ofrece repuestos y esquemas de despiece en su web -y que la garantía es la misma que la de las demás motos de cross...-.



solo para ofrecerla en su taller sino para hacerse también con una para él.

Tomasin R&D es un taller de preparación de motores de competición abierto en 2008, en Vicenza (Italia), por Enrico Tomasin, técnico italiano con dilata experiencia en equipos de competición de diferentes marcas y en distintas modalidades. De hecho, Tomasin trabaja como creador de mapas de motos para el equipo oficial Honda en MXGP, una labor que compagina con la gestión de su negocio.

Su experiencia con las CRF es justo lo que le motivó a lanzar la T500, aprovechando numerosos componentes de las Honda 4T, no solo el chasis y demás elementos del apartado ciclo, sino también parte del motor...

MÁQUINA HÍBRIDA

Enrico ha diseñado unos semicárteres que, por un lado, permiten la instalación de un grupo térmico de dos tiempos, con su cilindro, su culata, su pistón, su biela, su cigüeñal... Pero que también son compatibles con la caja de cambios, el embrague, el encendido y las tapas de motor originales de la CRF 450.

Incluso, se aprovecha el sistema de inyección, la caja del filtro y el arranque eléctrico de la Honda de serie. Para la alimentación hay que mezclar previamente el aceite con la gasolina, con un lubricante desarrollado específicamente para esta moto.

Se mantienen de origen la bomba de gasolina y el cuerpo de inyección, aunque hay que modificar la posición de la mariposa, el TPS y el sensor de presión de admisión -que se desplaza a la caja del filtro-.

La centralita es una AIM Taipan reprogramada por Tomasin R&D, que incluso aprovecha el botón en el manillar de la CRF, pues resulta que ofrece hasta cinco mapas y dos modos de control de tracción. Tomasin ofrece servicio de asistencia remota para reprogramarla vía internet para quien no sepa hacerlo solo.

El cilindro cuenta con su tobera para la admisión por la falda del pistón y mediante una caja de láminas, aunque prescinde de válvula de escape. También es de fabricación propia el conjunto de escape, con esa singular bufanda artesanal y silenciador Tomasi-Oxa específico.

La T500 equipa una centralita de inyección AIM Taipan, que aprovecha el botón original de la CRF para poder manipular los cinco mapas de motor y los dos niveles del control de tracción.

Entre la tapa de encendido original de la CRF y el cilindro Tomasin, se aprecia el semicárter izquierdo del motor que "sella" el alojamiento del cigüeñal para posibilitar la transformación al ciclo de dos tiempos.

El motor 2T aprovecha la transmisión original de la CRF, tanto la caja de cambios como el embrague de accionamiento hidráulico. La tapa es diferente, con tornillo para revisar el nivel de aceite de la transmisión.

También es de diseño propio el sistema de escape, con la llamativa bufanda de conos y silenciador Oxa en aluminio y con soportes en titanio.

Dos de los aspectos más destacados de la Tomasin es que aprovecha el sistema de inyección original de la CRF, así como el arranque eléctrico. La bomba de agua mecánica de serie queda anulada y sustituida por una bomba eléctrica para mover el refrigerante en el circuito.

Chema Calleja ha configurado la T500 a su gusto con tijas Xtrig, funda de asiento Blackbird, adhesivos personalizados... Aunque no son piezas que vengan de serie en la T500.

El sistema de refrigeración también mantiene los radiadores originales, aunque recurre a una bomba eléctrica en lugar de la mecánica. El semicárter derecho mantiene el conducto, la cavidad e incluso la turbina, pero esta no recibe movimiento del cigüeñal y simplemente gira libre cuando pasa el refrigerante.

Los semicárters están fabricados por mecanizado, igual que otros elementos como la culata y el cigüeñal. Todo el kit es de diseño y fabricación propia por Tomasin R&D, no penséis que son cilindros antiguos de CR 500 reconstruidos. Además, se emplea tornillería de titanio, incluidos los soportes del escape.

El embrague también aprovecha el mecanismo original, incluida la bomba del accionamiento hidráulico Nissin. Sí que incluye una tapa de embrague con mayor capacidad de aceite.

Como los cárteres tienen básicamente las mismas dimensiones que los de una CRF, el motor T500 encaja a la perfección en el chasis de la Honda, sin tener que cortar, ni soldar ni variar de posición ningún elemento, ni si quiera la batería que está tras la viga izquierda del chasis.

Incluye sus propios soportes de culata, pues en la parte frontal el motor se ancla directamente al bastidor. Tampoco es necesario cambiar el desarrollo secundario salvo que así lo quiera el usuario para personalizar la entrega. Otro detalle interesante es que el kit es completamente reversible, ya que no se inutiliza nada del motor o el chasis original de la CRF.

Aclarar, que hay tres formas de conseguir una Tomasin T500, en kits de diferentes condiciones o bien una moto completa, como detallamos en el recuadro de la página 33. En el caso de nuestra protagonista, Calleja ha querido experimentar de primera mano el proceso de instalación del kit completo antes de ofrecerlo en su taller. Además, ha optado por personalizar el apartado ciclo con el añadido de tijas X-Trig, funda de asiento BlackBird, puños ODI y adhesivos personalizados por Livin This Bike Life.

SINESTESIA

Para poner a prueba a nuestra invitada no pudimos encontrar un entorno mejor que el circuito de Yunquera de Henares, Guadalajara. Un escenario en el que uno también experimenta una mezcla de tiempos, al contemplar esos carteles publicitarios de los años 80, cuando la pista de Yunquera acogió pruebas del Mundial de 500; pero que sigue abierta en nuestros días para el disfrute de sus socios entre los que se encuentra el propio Calleja.

Durante la prueba de la Tomasin experimentamos una sensación continua de sinestesia, desde el mismo

FICHA TÉCNICA

TOMASIN T500

PRECIO: 19.900 €

MOTOR

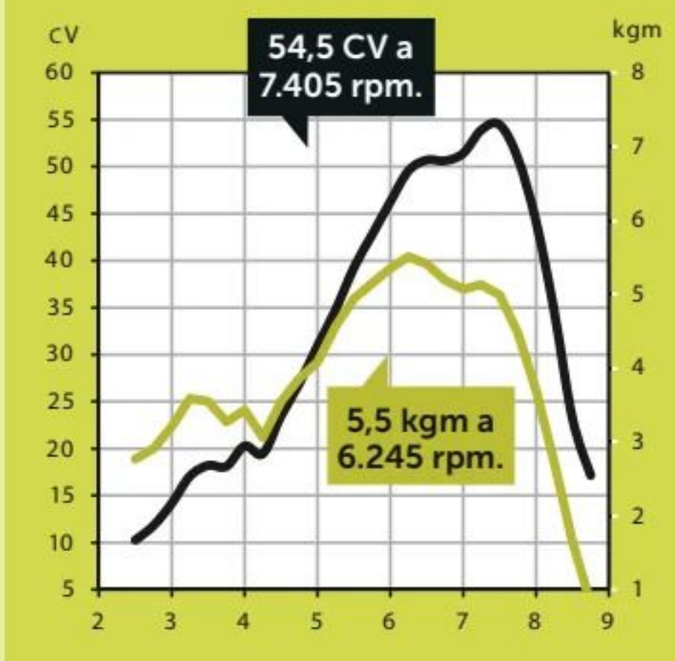
Tipo: 2T. **Nº de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Líquida. **Diámetro por carrera:** 89 x 79 mm. **Cilindrada total:** 491 cc. **Alimentación:** Inyección electrónica. **Encendido:** Electrónico. **Arranque:** Eléctrico. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite con accionamiento hidráulico. **Cambio:** Cinco velocidades. **Transmisión primaria:** Engranajes. **Transmisión secundaria:** Cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Doble viga en aluminio. **Suspensión delantera:** Horquilla invertida Showa de 49 mm. **Suspensión trasera:** Monoamortiguador Showa. **Freno delantero:** Un disco de 260 mm. Bomba y pinza Nissin de dos pistones. **Freno trasero:** Un disco de 240 mm. Bomba y pinza Nissin de un pistón. **Llantas:** DID, de aluminio. **Neumáticos:** Dunlop. **Delantero:** 80/100-21. **Trasero:** 120/80-19.

NUESTRAS MEDICIONES

Distancia entre ejes: 1.505 mm.
Altura de asiento: 945 mm.
Distancia al suelo: 335 mm.
Ancho máximo.: 815 mm.
Depósito de combustible: 6,2 l.
Peso verificado (vacío/lleno): 107 / 111,5 kg.
Régimen máx: 8.875 rpm.
Relación peso/potencia: 2,05 kg/CV.
Potencia específica: 109 CV/l.



La T500 cautiva por el precioso sonido de su motor e impresiona por su potencia.

momento en el que la admiramos en parado, disfrutando de las acertadas líneas de esta generación de la CRF y que indudablemente quedan más ensalzadas que nunca con el compacto motor 2T y su precioso escape.

El momento de arrancar el motor es seguramente el más especial al probar esta moto, y no solo por la comodidad que ofrece el arranque eléctrico, que elimina de un plumazo una de las grandes pegas de las 500 2T con su dificultoso arranque, sino por el precioso sonido que brota del escape.

Es una melodía muy bien entonada pues recuerda nítidamente a las 500 del pasado y no tanto a las 2T de última generación. Tampoco diríamos que solo por esto merezca la pena hacer la considerable inversión que supone adquirir la T500, pero sí os aseguramos que habría colas de aficionados dispuestos a soltar un puñado de monedas solo para poder dar un par de golpes de gas.

La Tomasin también supone toda una experiencia sensorial por las vibraciones que transmite el motor, generando el pandeo compulsivo de unos cuantos plásticos, especialmente el guardabarros trasero. Incluso, se aprecia cómo se comprime el amortiguador al acelerar en vacío por la inercia del "pistonazo".

En parado, las vibraciones son excesivas y Calleja nos confirma que es de vital importancia revisar el apriete de todos los tornillos constantemente porque tienden a aflojarse.

Aunque, francamente, una vez en marcha las vibraciones no resultan tan molestas como podría parecer, pues se circula habitualmente por debajo del régimen en el que el motor resulta más trémulo, e incluso pensamos que aporta autenticidad a la conducción. Ya sabéis que, para muchos, una buena moto de cross tiene que humear, hacer ruido, vibrar y oler a ricino.

En acción, volvemos a experimentar sensaciones encontradas al descubrir una respuesta más aprovechable y progresiva de lo que esperábamos. Está claro que la inyección obra milagros y permite un manejo del acelerador mucho más preciso que un carburador, por lo que el piloto controla mucho mejor la situación en todo momento.

¡Ojo!, que la Tomasin se expresa con progresividad y eficacia, y no parece esa bestia indomable que muchos creen de las 500 2T (desde luego menos que otras que hemos probado nosotros); pero tampoco es una moto para novatos, ni mucho menos, pues acelera con muchas ganas en muy pocos metros, cansa los brazos en un par de vueltas y hay que pelearse constantemente para mantener la rueda delantera pegada al suelo.

Cómo no, siguiendo el proceso habitual de las pruebas de MOTO VERDE, la T500 ha debido pasar el examen del banco de potencia, donde ha rendido 54,5 CV de potencia máxima.

Puede que alguno se sienta decepcionado por esta cifra, pues algunas leyendas del pasado hablan de 500 2T con hasta 70 caballos... Quizá en otros bancos de potencia, pero ya os aseguramos que en nuestro Dynojet, cuyos registros comprenden más de dos décadas, esta es la 500 más potente que hemos verificado.

Además, la gráfica revela un hecho impresionante, y es que la T500 entrega toda esos 55 CV en una franja de apenas 4.500 revoluciones, entre 3.000 y 7.500, que es cuando alcanza el sobrerrégimen.

De hecho, en ese rango, la Tomasin es claramente más potente que una CRF 450, con una diferencia de hasta 5 caballo a 6.500 rpm, aunque, lógicamente, la 4T estira tres mil vueltas más y llega a superar la barrera de los 55 caballos -55,3 verificados en la CRF 450 '23-.

En lo que la 500 2T supera holgadamente a la 450 4T es en par motor: con 5,5 kgm en la T500 frente a los 4,9 kgm de la CRF.

Eso sí, la gráfica revela un pequeño bache de potencia a 4.250 rpm, aunque en Tomasin R&D siguen desarrollando continuamente nuevos mapas para afinar al máximo la respuesta.

Si bien el carácter del motor "quinientos" es lo más distintivo de nuestra protagonista, lo cierto es que otra de sus virtudes la encontramos en lo bien que se comporta el bastidor.

La ausencia de cortes, soldaduras y demás inventos que se hacen en otras 500 AF, significa que este chasis funciona como tiene que funcionar.

De hecho, diríamos que lo hace incluso mejor que en la CRF 450 de serie, pues el menor tamaño del motor parece que reduce la notable rigidez del chasis japonés de origen, logrando un carácter más noble, fácil y predecible, incluso aunque el peso es prácticamente el mismo en las dos motos (la T500 pesa medio kilo más que la CRF). **MV**

ABELENDA. FOTOS: **CUBINO.** COLABORA: **MOTOCLUB YUNQUERA DE HENARES.**

Conclusión

La iniciativa de Tomasin R&D para convertir una CRF en una 500 2T es desde luego admirable por la creatividad de la idea y el acierto en la ejecución. La T500 no es luego una moto para todos, en parte por su elevado precio, pero sí creemos que es la mejor representación que hemos visto de lo que sería una 500 2T actual; con las comodidades de la inyección y el arranque eléctrico, pero con un carácter único y especial.

PRICE

BMW F 900 GS 13.980 € DUCATI DESERTX RALLY 22.595 €
KTM 890 ADVENTURE 14.999 € TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO 17.195 €

En el centro de todas las miradas está en las trail medias que son las que más demanda tienen y las que, para los que buscan hacer trail con tintes camperos, más posibilidades existen de elegir. Juntamos un cuarteto entre las numerosas opciones elegidas por su singularidad y personalidad con motores sobre los 900 cc y potencias de 100/110 CV.

INTRO

La evolución de las trail ha seguido diferentes rutas a lo largo del tiempo, de los modelos originales destinados a viajar por cualquier terreno con sencillez, se pasó a las motos derivadas del París-Dakar de mayor cilindrada y más adecuadas para transitar por pistas. Luego llegó una época en que parecía que el campo había quedado en un segundo plano, con motos más grande, más pesadas y más destinadas a los largos viajes. La última tendencia es que independientemente de su cilindrada, una trail debe ser una moto que se desenvuelva con criterio por el campo, no sólo por una ancha pista, sino por lugares más angostos y complicados. El problema es que las necesidades de la conducción por campo y por carretera son en gran parte poco compatibles, así que los diferentes fabricantes han decidido multiplicar las versiones de sus modelos trail, creando algunos específicamente enfocados a tener mayor mayores aptitudes off road.

Este es el caso de casi todos los modelos de esta prueba. BMW ha incluido en su catálogo un kit Enduro, que en realidad puede considerarse un modelo diferente, ya que hasta las suspensiones cambian, y no es simplemente una serie de accesorios añadidos. El resto de las marcas ya disponen de versiones concretas para este fin, la Ducati DesertX tiene como novedad este año la Rally, la Triumph la Rally Pro, y KTM la R, aunque no hemos podido contar con esta versión de suspensiones de mayor recorrido y neumáticos de serie aún más campestres. Con precios que al final son bastantes semejantes, entre los 14.000 € y los más de 17.000 €, cilindradas rondando los 900 cc y potencias entre 100 CV y 110 CV, nos encontramos con una cierta variedad de motores de dos y

AGILIDAD Y MANEJO
MOTOR EFECTIVO
QUICKSHIFTER OK

DETALLES DE DISEÑO
ASIENTO DURO
EMBRAGUE DURO

tres cilindros, en línea y en V, incluso con pesos semejantes, 10 kg entre la más ligera y la más pesada en sus cifras oficiales. Aunque la mayoría ya viene equipada de serie con neumáticos de tacos que permiten combinar la conducción en carretera y en campo, hemos decidido mantener una cierta uniformidad en este aspecto, montando este tipo de gomas en las motos que de serie no las traían, de manera que pudiésemos sacar conclusiones más veraces.

GOLPE DE TIMÓN

BMW ha decidido esta temporada dar un impulso a la mayor de sus GS de la serie F, creando una moto más equipada y más orientada para ir por el campo, especialmente cuando llega con el paquete "Enduro Pro", que sube el precio original de 13.980 €, en otros 1.661 €. Súmale algo de electrónica y el color "Trophy", y ya te vas a más de 16.000 €. En realidad, esta BMW es un catálogo de opciones que permite que la ajustes exactamente a lo que quieras hacer con ella hasta en el menor detalle.

En cualquier caso, el trabajo que se ha realizado en esta versión de la GS este año ha sido realmente intenso. Para empezar, comparada con su predecesora, la F 850 GS, ha bajado su peso en 13 kg, para pesar 225 kg con el depósito de gasolina lleno. Del cuarteto, solo la KTM es más ligera, aunque bastante, la separan nueve kilos. Otro aspecto que ha cambiado de manera importante es la ergonomía. Por una parte, se ha modificado el subchasis para hacerlo más estrecho y por otra cuenta con un nuevo sillín que también es relativamente estrecho y con un arco de la

La iluminación se deshace del doble faro asimétrico para incorporar una nueva óptica LED. El cuadro de instrumentos es una pantalla TFT en color como la de otros modelos BMW.

La carrocería ha variado con una delantera con aletines como los de las motos de cross y un frontal más pequeño. El depósito es plástico, antes de metal, lo que rebaja el peso 4,3 kg y pierde medio litro de capacidad.

El motor es similar al de las versiones de carretera de las F 900, con más cilindrada respecto a la 850 anterior (853 cc) y tiene 10 CV más, 105 CV, manteniendo la estructura anterior con el cigüeñal calado a 360º.

El chasis es el mismo de antes, cambiando, el subchasis independiente, más estrecho y ligero que cambia la posición de conducción.

SUSPENSIÓN OFF ROAD
EMPUJE DEL MOTOR
CHASIS EN PISTA

PESO EN CAMPO
CALOR MOTOR
LLAVE CONVENCIONAL

entrepierna corto, que se une a un depósito más pequeño. Ahora con cualquier estatura llegas razonablemente bien al suelo, aunque sea a cambio de algo menos de confort. Los puños siguen teniendo la opción térmica, el asiento no.

El motor es básicamente el mismo que los de las versiones de carretera, las F 900 R y XR, pero con algunas modificaciones, especialmente en su carácter. Si los primeros fueron tachados por ser demasiado suaves y con pocas dosis de emoción, el nuevo bicilíndrico de la GS, tiene una gestión electrónica que permite mayores dosis y que tiene una respuesta más viva a alto régimen, pero sin que se haya descuidado la zona media. Respecto al de la anterior 850 cc dispone de 10 CV más y hay cambios en la transmisión para adaptarse al asistente de cambio y tiene una relación final más corta. La electrónica incluye modos de conducción por carretera, a los que se pueden sumar opcionalmente el Enduro y el Enduro Pro para optimizar la faceta en la que más se ha insistido, el off road. Como asistencias electrónicas dispone de control dinámico de tracción, un ABS Pro optimizado para curvas y la luz de freno dinámica. Sigue pudiendo rodar en regímenes medios sin necesidad de apurar y con buen empuje, y siempre sientes el pulso del motor, sin que aparezcan vibraciones considerables, con la ventaja de una mayor potencia, que te brinda más posibilidades.

Esta deriva deportiva de la 900 GS la ha llevado también a equipar unas suspensiones con un tarado más duro. El firme ajuste inicial se combina con un buen funcionamiento del sistema hidráulico, que

Las suspensiones tienen mucho recorrido (250/240 mm), y ambas son regulables ¡en tres vías. Incluye un doble disco de 320 mm delantero.

El chasis multitubular de acero sigue la línea más clásica de Ducati, un cajón que encierra en su interior parte del motor como la admisión y el cilindro trasero, dejando el cárter colgado, y con el subchasis independiente atornillado a la estructura principal.

Las llantas de radiostienen las dimensiones habituales de las motos de enduro, con 21" de diámetro en el tren delantero y 18" en el trasero, y sus neumáticos son totalmente mixtos.

El motor V2 de 937 cc tiene alunos cambios en la gestión del motor, y una caja de cambios con relaciones más cortas, especialmente las dos primeras.

PESO Y REPARTO
EFECTIVIDAD OFF
RESPUESTA MOTOR

ESTÉTICA SINGULAR
IMAGEN PERCIBIDA
TACTO FRENOS

puede variar bastante porque el rango de regulación es bastante amplio. En ambas suspensiones tienes que trabajar de manera manual con los habituales reguladores. Si la comparamos con el resto, la GS destaca por tener un comportamiento muy neutro y ser muy ágil pero al tiempo sigue siendo estable a cualquier velocidad y con el suelo en cualquier estado. Otro punto en el que destaca es su sistema de frenos, que es eficaz en lo que se refiere a detención, pero con un tacto en la maneta ligeramente esponjoso y bastante recorrido inicial sin efecto en las pinzas. Una parte de este efecto lo tiene una regulación del ABS muy eficaz. A efectos de usarla como moto para rutas off road te encuentras con un problema, que es un depósito de gasolina ha reducido su capacidad hasta sólo 14,5 l, lo que provoca que incluso sin forzar mucho, la autonomía sólo supere ligeramente los 350 km, bastante por debajo de las otras tres con más de 20 litros. En lo que respecta a la adaptación de la moto hay que señalar que el cambio funciona de manera precisa con un asistente eficaz, el accionamiento del embrague es suave y tienes distancia libre al suelo más que suficiente. La moto maneja con facilidad, y cambia de posición sin esfuerzo ayudada por un manillar ancho. Sorprende por su facilidad de manejo y lo bien que se comporta en campo. Queda claro y más con el kit de campo, es que es una moto que se ha enfocado más al campo respecto a la versión precedente. Es fácil de controlar, pero ha perdido algo de confort si la quieres enfocar en el turismo y el uso diario, porque es una moto más deportiva.

El depósito de gasolina de fibra se prolonga por los laterales del motor para bajar la posición del centro de gravedad, contando con protecciones en su parte inferior.

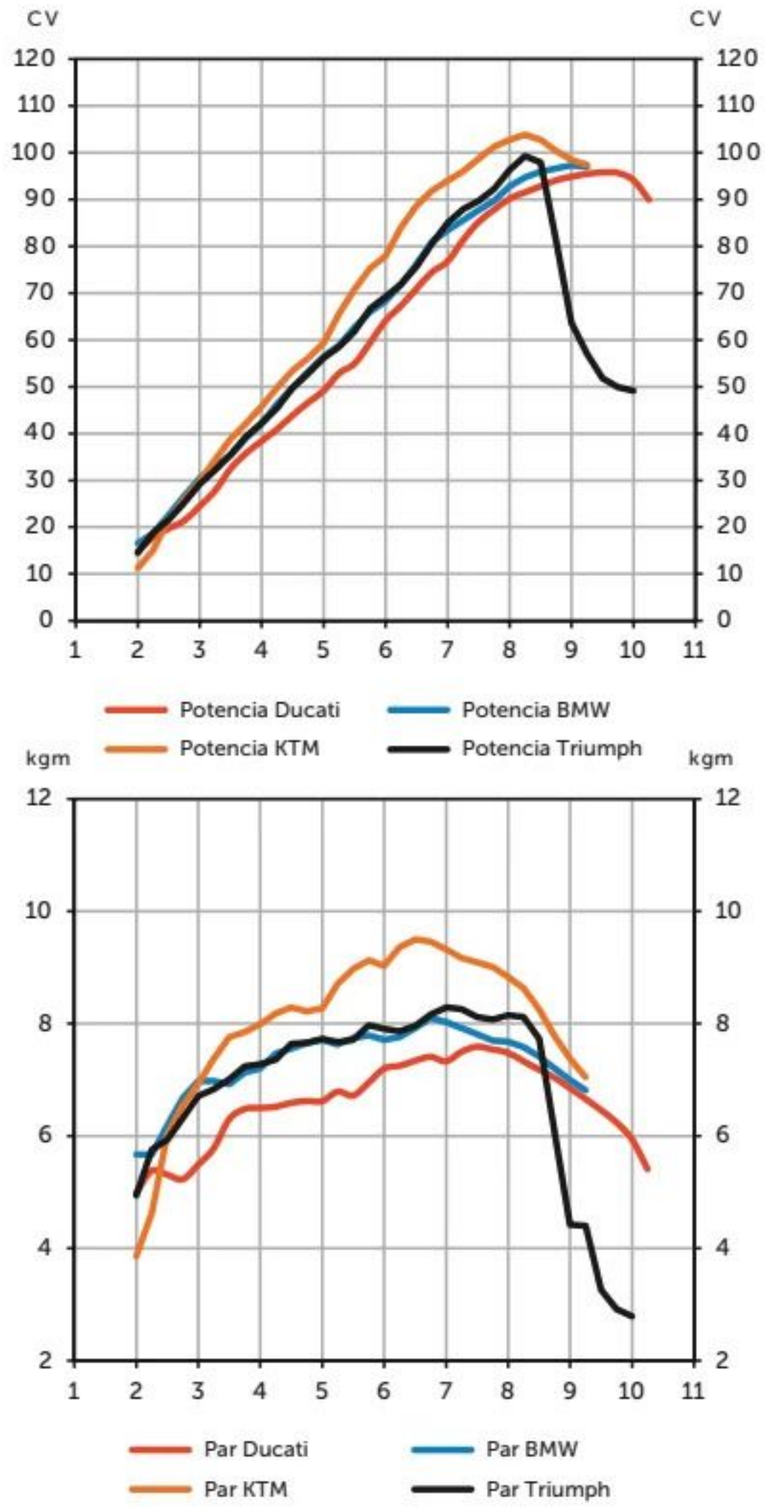
Las suspensiones disponen de 200 mm en cada tren, con una horquilla invertida de 43 mm de diámetro y un amortiguador trasero muy inclinado sin bieletas.

El chasis tubular tiene el motor colgado sujeto por las culatas y la parte posterior del cárter. El basculante es de aluminio fundido y tiene las nervaduras visibles.

El motor de dos cilindros con culatas de dos árboles de levas tiene el cigüeñal calado a 270º y es el que tiene la mayor potencia específica de los cuatro.

AGILIDAD Y ESTABILIDAD
TACTO SUSPENSIÓN
MODOS MOTOR

VIBRACIONES MOTOR
DEPÓSITO LÍQUIDO
FRENO DEL. EXPUESTO
JOYSTICK MANDOS



DAKARIANA

Ducati ha realizado con la DesertX un guiño a sus años compitiendo en el Dakar con la Cagiva Elefant 900 a principios de los '90, que ya contaba con un motor Ducati en ese momento, más con la versión Rally. El resultado buscado por los italianos es de moto off road. No es una cuestión de posición de conducción, ya que, aunque tiene una elevada altura de asiento, también es amplia y tiene un carenado protector, tras el que te encuentras relajado, y con un manillar algo elevado que te permite centrar el cuerpo.

El motor V2 de la Ducati es un motor que nació y ha continuado como un propulsor deportivo. Al desmodrómico de 937 cc no le gusta girar a muy bajo régimen, porque por debajo de unas 3.000 rpm no se siente cómodo, ni en su respuesta al acelerador, ni manteniendo bajas velocidades constantes. Una vez que empieza a girar un poco más, todo cambia y, poco a poco, está dispuesto a avanzar con el mismo ímpetu del resto, aunque necesita llegar a superar las 5.000 rpm para que se encuentre realmente a gusto. Esto te obliga a usar más el cambio que en las otras tres motos, algo que realmente no plantea problemas porque la caja de cambios, como es habitual en la marca tiene un accionamiento con un recorrido corto y es preciso. Como en el resto tienes un asistente para facilitar las operaciones, que se combina con un embrague de accionamiento algo más duro. En general la Ducati es la moto más física de todas, en buena parte porque también es la más grande. Girar hacia las

La posición de conducción ha mejorado con otro asiento, silentblocks en los soportes del manillar, que se ha reubicado. Nueva pantalla TFT de 7" y ofrece el equipamiento más extenso de todas.

Las suspensiones Showa en esta versión son de gran recorrido, con el amortiguador anclado sobre bieletas.

El chasis tubular forma un entramado que sigue el recorrido de una doble viga, con el subchasis también tubular atornillado.

El motor de tres cilindros mantiene su calado de cigüeñal a 180º, y ha recibido cambios para aumentar su potencia en 13 CV y alcanzar los 108 CV.

FICHA TÉCNICA

	BMW F 900 GS	DUCATI DESERT X RALLY	KTM 890 ADVENTURE	TRIUMPH TIGER 900 RALLY PRO
	13.950 €	22.595 €	14.999 €	17.195 €
NUESTRAS MEDICIONES				
Distancia entre ejes	1.590 mm.	1.620 mm.	1.500 mm.	1.550 mm.
Altura del asiento	870 mm.	910 mm.	850/870 mm.	860 mm.
Distancia al suelo	235 mm.	240 mm.	235 mm.	235 mm.
Depósito combus.	14,5 litros.	21 litros.	20 litros.	20 litros.
Peso vacío (decl./verif.)	219 kg./ 215 kg.	211 kg/ 216 kg.	196 kg./ 204 kg.	N.D./ 220 kg.
Peso lleno (decl./verif.)	N.D./ 225 kg.	223 kg./ 230 kg.	N.D../ 218 kg.	228 kg./234 kg.
Potencia específica	109 CV/l.	102 CV/l.	117 CV/l.	114 CV/l.
Relación peso/ potencia	2,3 kg./CV.	2,4 kg./CV.	2,1 kg./CV.	2,2 kg./CV.
Corte encendido	9.150 rpm.	10.245 rpm.	9.325 rpm.	9.970 rpm.
MOTOR				
Tipo	Cuatro tiempos.	Cuatro tiempos.	Cuatro tiempos.	Cuatro tiempos.
Nº cilindros	Dos, en línea.	Dos, en V de 90º.	Dos, en línea.	Tres, en línea.
Refrigeración	Líquida.	Líquida.	Líquida.	Líquida.
Diámetro x carrera	86 x 77 mm	94 x 67,5 mm	90,7 x 68,8 mm	78 x 61,9 mm
Cilindrada	895 cc.	937 cc.	889 cc.	888 cc.
Alimentación	Inyección electrónica.	Inyección electrónica.	Inyección electrónica.	Inyección electrónica.
Arranque	Eléctrico.	Eléctrico.	Eléctrico.	Eléctrico.
Embrague	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.	Multidisco en baño de aceite. Accionamiento hidráulico.
Cambio	Seis velocidades.	Seis velocidades.	Seis velocidades.	Seis velocidades.
PARTE CICLO				
Bastidor	Multitubular de acero.	Multitubular de acero.	Multitubular de acero.	Multitubular de acero.
Susp. delantera	Horquilla invertida con barras de 43 mm.	Horquilla invertida con barras de 46 mm.	Horquilla invertida con barras de 43 mm.	Horquilla invertida con barras de 45 mm.
Recorrido	230 mm.	230 mm.	200 mm.	230 mm.
Susp. trasera	Monoamortiguador.	Monoamortiguador.	Monoamortiguador.	Monoamortiguador.
Recorrido	215 mm.	220 mm.	200 mm.	240 mm.
Freno delantero	Dos discos de 305 mm de diámetro. Bomba y pinzas de cuatro pistones.	Dos discos de 320 mm de diámetro. Bomba y pinzas de cuatro pistones.	Dos discos de 320 mm de diámetro. Bomba y pinzas de cuatro pistones.	Dos discos de 320 mm de diámetro. Bomba y pinzas de cuatro pistones.
Freno trasero	Un disco de 265 mm de diámetro. Bomba y pinza de un pistón.	Un disco de 265 mm de diámetro. Bomba y pinza de un pistón.	Un disco de 260 mm de diámetro. Bomba y pinza de un pistón.	Un disco de 255 mm de diámetro. Bomba y pinza de un pistón.
Llantas	De aluminio.	De aluminio.	De aluminio.	De aluminio.
Neumáticos	Del.: 90/90-21. Tras.:150/70-17.	Del.: 90/90-21. Tras.:150/70-18.	Del.: 90/90-21. Tras.:150/70-18.	Del.: 90/90-21. Tras.:150/70-17.

1. DUCATI DESERTX RALLY. El tacto conseguido en las suspensiones Kayaba dan mucha confianza para rodar en pistas.

2. TRIUMPH TIGER 900. En el comportamiento de la Tiger encontramos una sensacional moto off road que es fácil de girar y de manejar y con un gran equipamiento.

3. BMW F 900 GS. Gran trabajo en la germana que ha transformado el carácter de este modelo para hacerla muy efectiva en campo, además de muy divertida.

4. KTM 890 ADVENTURE. La más veterana del grupo en su esquema general tiene un ADN off road, aunque debe mejorar en detalles de calidad percibida.

VALORACIÓN	BMW	DUCATI	KTM	TRIUMPH
Motor	9	9,5	9	9
Cambio	9,5	9,5	9	9,5
Embrague	9	9	9	9,5
Arranque	9,5	9,5	9,5	9,5
Suspensión delantera	9	9,8	8,8	9,7
Suspensión trasera	9	9,8	8,8	9,7
Freno delantero	9	9,5	8,9	9,8
Freno trasero	9	9,5	8,9	9,8
Estabilidad	9,5	9,5	8,9	9,5
Manejabilidad	9	9	9,5	9
Posición de conducción	9	8,9	9	9
Acabados	8,8	9	8,5	9,5
Accesibilidad mecánica	8,8	8,5	9	9
Media	9,1	9,4	8,9	9,3

RENOVADA. La familiar pantalla de instrumentación de BMW, amplia y de buena lectura. El conjunto se ha aligerado y es más compacto, y ofrece un asiento más accesible para usuarios de todas las tallas... La BMW F 900 GS se ha especializado en el campo en esta nueva versión más ligera.

DAKARIANA. La pantalla vertical tras su alargada cúpula es un guiño más a los ancestros dakarianos que tiene un generoso cubrecárter, por si te animas demasiado en el campo, y amplio asiento. La DesertX ha nacido con la imagen del Dakar en el exterior y también en su interior

CAMPERA. La cúpula de la KTM es amplia y protege completamente, y la pantalla tiene una buena lectura. Bien preparada para el campo con sus suspensiones WP, el asiento a doble altura sitúa al pasajero muy arriba. Moto polivalente, que le gusta el campo.

TRIFÁSICA. La instrumentación ofrece una clara lectura. El motor viene bien protegido con su cubrecárter y sus defensas. La ergonomía es un punto fuerte, con un asiento regulabLe en dos alturas, para piloto y acompañante. Inlcuso la Rally Pro, enfocada al off road, es una verdadera tragamillas

curvas y cambiar de dirección requiere algo más de esfuerzo. Es la más larga con 1.610 mm entre ejes y también de las más pesadas, 230 kg con el depósito de 21 litros lleno, que es el de mayor capacidad. Esta sensación de dureza también se confirma con el funcionamiento de las suspensiones que aunque tienen un buen funcionamiento y son muy sensibles, tienen un ajuste claramente más firme incluso que el de las motos de espíritu más deportivo de la prueba como la BMW y la KTM. Moverte con la DesertX por carretera es siempre algo más mecánico, más exigente. Todo esto parece estar en la órbita de un claro enfoque off-road. Es cierto que, en carretera, sobre todo si de lo que se trata es de seguir una conducción deportiva, las virtudes de su motor desde medio régimen, un chasis de comportamiento intachable y su ajuste de las suspensiones, se unen a unos frenos de funcionamiento sobresaliente y unos recursos electrónicos de primer nivel, la convierten en una moto realmente efectiva. La suspensión, sobre todo la horquilla Kayaba, es la mejor de la prueba con un tacto off road espectacular, lo mismo que en el amortiguador permitiendo rodar deprisa con seguridad.

CON OFICIO.

En principio una KTM tiene que cumplir con el eslogan de la marca, el conocido "Ready to Race", algo que debería casar con un uso off road incluso en la que probamos la 890 Adventure pues no hemos podido tener la más off que es la versión "R". La Adventure "normal" tiene una posición de conducción bastante relajada, con un asiento que puedes colocar en dos posiciones y que hace que te puedas sentar en la posición inferior, bastante bajo, tras el carenado de buena talla y cerca del manillar. Los pies están algo retrasados y altos que, en las otras tres motos, de manera que estás más cerca de la rueda delantera y tienes la sensación de estar más subido a una moto de sport turismo del estilo de una crossover que en una trail convencional. Con el sillín más alto te encuentras más erguido y si tienes una buena talla también más cómodo. Como es habitual el motor LC8 de la Adventure no sólo tiene un rendimiento elevado en la parte superior del tacómetro, sino también una fuerte respuesta en medios. De hecho, es el más dotado en la zona media. Tiene un sonido bastante metálico y una respuesta al acelerador que es al mismo tiempo dosificable y enérgica, un propulsor que avanza con piernas largas. Además, está apoyado en un sistema electrónico muy potente, que incluye un sistema de control de tracción con nueve posiciones, de retención del motor, ABS en curva con modo off-road, un buen asistente de cambio y si los pagas, hasta cuatro modos de conducción personalizables. Otra peculiaridad de la KTM es su depósito de gasolina que se descuelga por los laterales y en el que entran 20 litros, pero sin un gran volumen por delante de ti. Aun así, y con la parrilla trasera de serie pesa 216 kg, menos que cualquiera de sus compañeras.

Los neumáticos de serie tienen un cierto taco, son los conocidos Pirelli Scorpion Rally STR, que funcionan bien en campo y son muy válidos para el uso rutero normal. En lo que no vas a tener el mínimo problema es en la distancia libre al suelo, que como en la GS y la DesertX es enorme, y una vez que te familiarizas con los neumáticos la puedes aprovechar. Realmente con la 890 puedes disfrutar en campo porque tiene un chasis de respuesta inmediata y unas suspensiones efectivas y además regulables, en las que la parte trasera trabaja algo mejor que la delantera. Si de lo que se trata es de recorrer kilómetros, realmente la KTM resulta más brillante de lo que su imagen destila. Por una parte, las suspensiones son confortables, con un amortiguador que mantiene la rueda pegada al suelo incluso sobre los baches más duros, logrando que no llegue la fatiga al trasero ni en viajes largos. El carenado tiene una cúpula relativamente amplia y que ofrece una buena protección contra el viento, y el chasis mantiene siempre la estabilidad incluso en autopista a alta velocidad. A todo ello le acompañan unos frenos potentes y con buen tacto, en los que puede modular perfectamente la frenada con precisión. El ABS tiene un tarado algo defensivo, que se nota más si

vas con pasajero, pero sin que realmente se pierda mucha distancia de frenado. La conclusión final es que esta 890 Adventure es una moto mucho menos radical de lo que se espera, incluso si lo que quieres es emplearla sobre todo por campo.

EFICAZ

La Triumph Tiger 900 en todas sus versiones ha recibido nuevas actualizaciones esta temporada. Se ha trabajado en el motor, que ha ganado potencia hasta los 108 CV para ponerse al mismo nivel de sus rivales y se han actualizado algunos componentes como el cuadro de instrumentos, que tiene ahora una apariencia más operativa y conectividad. Se han realizado cambios en la carrocería y en la mejora en la ergonomía con un asiento de dos posibles alturas, el anclaje del manillar sobre gomas para reducir las vibraciones que se dejan sentir a partir de medio régimen, o la pantalla se ajusta también en altura en 50 mm. La Tiger 900 mantiene sus virtudes habituales y, comparada con el resto es una moto más cómoda y confortable, con un carácter más relajado, algo que empieza en su posición de conducción, que se adapta a diversas tallas y te permite disfrutar de una holgada posición.

El motor de tres cilindros tiene un calado del cigüeñal irregular y ahora no tiene ninguna merma de potencia arriba respecto al resto de la categoría, con un empuje constante y utilizable desde prácticamente cualquier régimen de giro. A bajo régimen es muy suave en su funcionamiento, aunque conforme aumenta el régimen hay algunas vibraciones de más. La Triumph mantiene un elevado nivel de gestión electrónica, con cinco modos de potencia y ayudas regulables en controles de tracción o retención. De serie se ha incluido un asistente de cambio en ambas direcciones y ABS con funcionamiento en curvas.

En marcha, una vez que entras en las pistas la conducción se vuelve relajada, parece como si estuvieses sobre una alfombra voladora. Es la moto más pesada de todas, con el depósito de 20 litros lleno sube a 234 kg, pero es relativamente corta y la agilidad no se resiente ni en las pistas más estrechas. Lo mejor de la Tiger es que es capaz de combinar el confort de marcha con una respuesta precisa si de lo que se trata es de aplicarse en las zonas de curvas con un chasis que conforme aumenta la velocidad se vuelve más ágil y preciso, y eso que es la moto que tiene unos mayores recorridos de suspensión, algo que lógicamente afecta a los cambios de carga en las fases de frenada y aceleración. A pesar de un ajuste de las suspensiones algo rígido, la moto se hunde de la parte delantera y aparecen movimientos en las frenadas más enérgicas, lo que casi te obliga a dejar la horquilla aún más dura para poder aprovechar del todo el potencial de su equipo de frenos. La Triumph es sin duda la moto más apta para el turismo, tanto por su posición como por su funcionamiento. Además de serie es la más equipada y dispones de calefacción en los puños y el asiento, control de la presión de los neumáticos, aviso de frenada de emergencia, faros antiniebla, asistente de cambio, modos de conducción, interruptores iluminados en el manillar, varias tomas USB y de corriente, incluso una completa electrónica, que la convierte con el mismo nivel de equipamiento en la más barata. **MV**

Conclusión

Las trail medias han derivado hacia la conducción campestre con la instalación de llantas de 21" de radios delante, mayores recorridos de suspensión... Las cuatro son muy válidad para el off road y para hacer muchos kilómetros, muy dinámicas y efectivas. Las recién llegadas, BMW 900 y Ducati Rally resultan motos muy dinámicas, con aptitudes para brilla de verdad en el desierto o la tierra. Este cuarteto demuestra que el trail off está en voga.

SANTI AYALA. FOTOS: **JAIME OLIVARES.**
COLABORAN: **ALEX CUBINO, SERGIO ROMERO & MARCOS ABELENDA.**

HUSQVARNA FE 501 13.425 €

COLOSAL

En boca de muchos, en manos de pocos. Esta 501 levanta pasiones por sus prestaciones y su relación peso/potencia. Una enduro colosal y multiusos, plena de facultades que lo mismo rueda por una pista con alta velocidad que asciende una duna de arena con solvencia, avanza por una senda sin aparente esfuerzo, escala una trialera sin sudar y, con ruedas de asfalto, hace supermotard. Sublime.

Acabamos las pruebas de los modelos 2024 justo por los pelos cuando ya llegan los nuevos de las gamas 2025. Para el final de los test de enduro de Husqvarna hemos accedido, como gran colofón, a la tope de gama. La moto que marca la referencia en prestaciones, la 501, con su más de medio litro de cilindrada, modelo que además apenas cambia para 2025, resultando válidas las conclusiones también para la que llegará a las tiendas en breve. Arrinconadas en la competición y relegadas a un segundo plano en las tiendas las 500 no levantan la expectación que antes suscitaban, admiradas por sus dotes prestacionales, por sus reacciones poderosas y por el desafío del piloto de conseguir someterlas y aprovecharlas. Ir a contracorriente, muchas veces, es una sensacional sensación que estimula sobremanera por no hacer lo que los demás hacen y por luchar por superar la fuerza natural que nos lleva a todos en el mismo sentido. Con la 501 tenemos el mismo sentir que cuando usamos el Excel, se ama o se odia, la podemos ver como una herramienta de gran utilidad o como una innecesaria cilindrada que no aporta ganancia o ventaja. Pero hay un detalle que ha relanzado la popularidad de las 500: el trail, tan de moda. Muchos usuarios se han cansado de hacer trail enduro con las pesadas bicilíndricas y se han decantado por usar 500 con depósitos grandes, alforjas... Así que estas motos que no tenían tantas ventas vuelven a tenerlas, a pesar de su brutal precio de más de ¡13k!.

EMPODERAMIENTO

Pero las 500 ya no tienen tirón porque el enduro, en general, ha cambiado hacia una práctica diferente, en la que la potencia no prima tanto y sí lo hace la capacidad de la moto para darnos mucho y cansarnos poco. Eso no quita que aún existan quienes se resisten a perder a esas sensaciones, quienes quieren disponer de lo máximo, montando con el motor que más posibilidades de uso diferentes permite. Desde la más suave a punta de gas a la más bruta girando la caña del puño a tope. La extinción puede que esté cerca, pero, de momento, seguimos saboreando este manjar picante como el chile y sabroso como el mejor jamón serrano ibérico

Los lectores, muchos aún por fortuna, sabéis que me encantan las 500 y soy defensor de ellas. Tener una 500 sigue imponiendo, desde el momento en el que pronuncias su cifra poderosa. Aunque la historia ha cambiado y de "que viene el lobo" hemos pasado a "bienvenido sea el lobo". No asusta tanto porque su fiereza de los 61 CV ha sido domesticada y ha ganado mucho en su manejo, también ayudada por su peso propio de muchas 250/300 4T de otras

HUSQVARNA FE 501

La horquilla WP XACT de cartucho cerrado le sienta muy bien a la 501 a la que le da buen aplomo para uso en pistas y recorridos de raid.

Óptima posición de conducción, bien asentados en un sillín de acertada firmeza, con una funda que sujeta al piloto perfectamente. La renovada carrocería deja mayor movilidad.

Apenas quedan excepciones en marcas como Husqvarna que incluyen 500 de enduro en su oferta. Una sensacional opción para el ahora tan de moda trail enduro.

El motor 501 cubica realmente 510,9 cc. Los desarrollos de cambio, largos, que mueve perfectamente con todo su potencial, consiguen un efecto "dulcificador" en la entrega de potencia.

El nuevo basculante junto a la incorporación del amortiguador WP XACT logran buena ganancia de tracción y comodidad en el tren trasero. Los neumáticos son Michelin, ahora.

FICHA TÉCNICA

PRECIO: 13.425 €

HUSQVARNA FE 501

MOTOR

Tipo: 4T. **Nº de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Líquida. **Diámetro por carrera:** 95 x 72 mm. **Cilindrada total:** 510 cc. **Alimentación:** Inyección electrónica Keihin. **Encendido:** Electrónico CDI. **Arranque:** Eléctrico. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite con accionamiento hidráulico. **Cambio:** Seis velocidades. **Transmisión primaria:** Por engranajes. **Transmisión secundaria:** Por cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Simple cuna en acero. **Susp.del.:** Horquilla invertida WP XACT con barras de 48 mm. **Recorrido:** 300 mm. **Susp. trasera:** Monoamortiguador WP XACT. **Recorrido:** 330 mm. **Freno del.:** Un disco Galfer de 260 mm de diámetro; bomba y pinza Braktec de dos pistones. **Freno tras.:** Un disco Galfer de 220 mm de diámetro; bomba y pinza Braktec de un pistón. **Llantas:** D.I.D, de aluminio. **Neumáticos:** Michelin. **Del.:** 90/90-21. **Tras.:** 140/80-18.

NUESTRAS MEDICIONES

Dist. entre ejes: 1.490mm. **Altura de asiento:** 940 mm. **Dist. al suelo:** 325 mm (bieleta) / 340 mm (motor). **Ancho máximo.:** 890 mm. (cubremanetas) / 815 mm. (manillar). **Depósito combustible:** 8 l. **Peso declarado (vacío/lleno):** N.D./N.D. **Peso verificado (vacío/lleno):** 112 kg. / 117 kg. **Pot. específica:** 119,3 CV/l. **Rel. peso/pot.:** 1,92 kg/CV.

Bloque motor muy compacto para tratarse de una mecánica del "medio litro". Aligerado 300 g, pesa 29,5 kg.

La piñonería del primario del cambio es ahora común a todos los modelos de enduro de Husqvarna.

Cilindro, culata, árbol de levas SOHC en cabeza... Minimizado para rebajar su peso y volumen.

VALORACIÓN

MOTOR: 9,5
CAMBIO: 9,5
EMBRAGUE: 9,5
ARRANQUE: 10
SUSPENSIÓN DELANTERA: 9,5
SUSPENSIÓN TRASERA: 9,5
FRENO DELANTERO: 9
FRENO TRASERO: 9
ESTABILIDAD: 9,5
MANEJABILIDAD: 9,5
POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 9,5
ACABADOS: 9,5
ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 10

MEDIA: 9,6

marcas. Nuestra báscula nos ha ofrecido un peso en vacío de 112 kilos, 117 plena de líquidos. El dato de relación peso/potencia (1,93 kg/CV), una cifra a la que muchos no le dais importancia pero que de forma concisa dibuja el perfil de una moto, le queda muy favorable a la 501 pues pesa poco y rinde mucho. Sus 61 CV y 5 mkg de par -brutal y grotesco- aportan una abundancia que supone una oportunidad de beneficio y provecho, en detrimento de la ineficacia y la desventaja. Gracias a su par según gusto, momento, capacidad del piloto y conveniencia, se puede llevar de una forma u otra, por supuesto, con conocimiento del manejo del gas, pero con la capacidad de poderla controlar. ¿Secreto? La electrónica, sin duda, que hace maravillas y que, tanto en la inyección como en el control de tracción y en los programas de motor han dado un giro a la forma de reaccionar este motor, con marcada linealidad, contundente, pero sin azote. Todo ello con acceso mediante el mando selector que en las HVQ viene de serie en el lado izquierdo del manillar.

No es arrogante, prepotente, o impositiva la 501 como pueda parecer. Su fortaleza aplacada aporta un plus de interés sobre ella que estáis a tiempo de descubrir, rompiendo prejuicios, con un motor con un abanico de usos y posibilidades que os dejará locos.

ABUNDANTE

Los que gusten de nadar en la abundancia, de los excesos y de disfrutar con lo máximo tendrán a la 501 en un pedestal, sobre todo cuando logren entenderla. Una cuestión es pensar si resulta necesario tanto rendimiento para hacer enduro, probablemente no, y otra es saber regocijarse con poseer tan alta productividad de recursos. Sensaciones, la vida llena de ellas, y con la 501 sientes aceleración, repris, empuje... El gusto de tener empuje en cualquier marcha, a cualquier régimen, en todo momento y circunstancia. De poder arrancar desde cero en tercera, de no usar apenas la primera, de llevar al agotamiento el término elasticidad, de tener postración ante la habilidad para solucionar momentos de necesario empuje...

La mencionada favorable relación peso/potencia de la 501 juega a su favor para evaluarla como rutera y caminera, sea en la arena de África, por donde pasaba el Dakar o lo hace aún la Africa Race, o en Teruel, por donde discurre la Baja Aragón, o en Cuenca, por donde la Montes, o en Almería por Almanzora... Cualquier ruta de aventura en línea le enamora a la 501 y nos enamora. Su campo de acción preferido son espacios grandes y el hacer kilómetros, incluso el entenderla como enduro/trail, actividad tan en boga actualmente pero donde no hay tanta opción de moto de trail que sea endurera. En ese hueco encaja la 501 para llevar por pistas y caminos, por el desierto... cubriendo kilómetros en marchas largas, con su efectividad campera y mayor ligereza que una auténtica trail. Pero es que como endurera os sorprende igual porque acompaña bien en el monte, expeditiva en el entorno de baja y media velocidad,

RECURSOS Y PODERÍO PESO BAJO EN UNA 500 APLOMADA

¡13,5 MIL EUROS! PVP DEVORA GOMA TRASERA CONSUMO DE LA RESERVA

a ritmo poderoso o más pausado. Me estáis tachando de poco ajustado a la verdad, pero si no lo habéis probado no tenéis ese claro sentir de lo que hace y cómo lo hace la 501. ¿Diferencia con una 450? El extra de firmeza y determinación, en usar aún menos el cambio, aprovechar más las marchas y en poder relajarnos en manejar la palanca del cambio pues podemos ir como en una moto automática o mono marcha porque deja hacerlo todo en quinta o en cuarta. Y trialeando en tercera, sube bien, con cierta atención al embrague por si acaso, evitando el escarbar que sí se nota más en segunda, y es abrumador en primera –marcha que en esta moto se puede olvida-. El efecto catapulta para trialear o efecto elevador es auténtico, provechoso cuando te vas a quedar corto. Das un golpe de gas y, de repente, puedes hacer subido. La moto seguro que está arriba, el piloto puede que abajo. Esos golpes de gas, sobre suelo de tierra suelta o de poco agarre, se pueden transformar en derrapaje o pérdida de tracción que nos pone en situación complicada. Entonces resulta útil y, efectivo, el control de tracción, como si se tratara de un duende invisible que no se ve pero que está y actúa.

Agradable es la 5.01 pero contra la física y las cifras no se puede luchar, la cuántica define muchas cosas y los 61 CV, aun siendo aprovechables y llevaderos, no dejan de ser eso, cinco docenas de caballos. Muchos, que con el paso del tiempo tienen un cansancio extra sobre el piloto, sobre todo si hacemos lo que es divertido con ella, ir jugando a sentir la aceleración en máxima expresión. Todo el cuerpo, sobre todo brazos, y bastante los muslos, acaban cansados por el ejercicio que hacen extra para aguantar la moto. Moto que además a veces parece autónoma o de piloto automático, autosuficiente, pues si no la guiamos ella sigue avanzando.

Lo que no es de color de rosas es el desgaste del neumático de tracción pues tanta energía le acaba pasado factura en términos de kilómetros a cubrir hasta agotar los tacos. El consumo de goma se contrapone al de gasolina. Perplejos de nuevo con lo ajustado que resulta el gasto de combustible, llegando de nuevo a pasar cientos de kilómetros sin repostar. Rodando a medio régimen, sin exprimir mucho las marchas ni estirar de más en la zona alta. Haciendo enduro del bueno, no por pistas rápidas siempre (media de 5 l/100 km-). A ver si se soluciona lo de no poder aprovechar la reserva de gasolina que, si te despistas, te deja tirado.

Buen sabor de boca nos deja la nueva parte ciclo, en comparación a la de las versiones anteriores, sobre todo por la horquilla, ahora más firme con la de doble cartucho. Elemento de contención de la potencia, muro de sometimiento, látigo que doma... el bastidor de la FE canaliza la potencia y logra que se aproveche cada caballo, sin esa sensación del pasado de que los motores 500 superaban a la parte ciclo. El buen momento del bastidor actual incluso nos deja encontrar más estabilidad, quizás más mental que real, pero que ayuda a ir deprisa con la moto. Muy buen sentir con la suspensión, con la sólida y efectiva horquilla WP XACT, menos cómoda que la Xplor pero más deportiva. Para ir rápido en pista ya no echamos en falta más solidez. El amortiguador XACT mantiene un setting global acertado (13 com/21 ext.) ayuda vital para que la rueda delantera no levante en cada aceleración al comprimirse con solidez la trasera.

Los frenos Braktec van bien, al menos para enduro, frenada precisa, Eso sí, en pista y retenciones bruscas la efectividad no es tan resolutiva y si abusamos, se fatigan algo. Sin duda para frenadas potentes en pista, lo mejor es dotarla de un disco de mayor dimensión -la gama 2025, retorna a Brembo-. **MV**

Conclusión

La cifra "quinientos uno" genera alteración y palpitación y desata respeto e intranquilidad. Disfrutar aprovechando un motor brutal de 60 CV es el reto que propone con una exaltación de mente y cuerpo. Lo malo es que tiene un altísimo precio y que no todos quieren euforia. El impacto sensorial está asegurado con un buen tratamiento anti modorra para despejar el cerebro y tener los sentidos activos.

SAYALA. FOTOS: **ALEX CUBINO.**

nationale nederlanden

PLOGGING TOUR

HAZ DEPORTE POR EL PLANETA

MADRID / A CORUÑA / BARCELONA / BILBAO / MALAGA / VALENCIA / IBIZA...

19.05.24 · 26.05.24 · 02.06.24 · 09.06.24 · 22.09.24 · 05.10.24 · 27.10.24

CARRERA POPULAR 5,6 KM · PLOGGING PRO 11 KM · FAMILIAS MULTIAVENTURA 2,2 KM

WWW.PLOGGINGTOUR.COM

CIRCUITOS DEPORTIVOS - MASTERCLASS - ZUMBA - FITNESS - TALLERES - ARTE - RECICLAJE - REUTILIZACIÓN - JUEGOS - REALIDAD VIRTUAL

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU

HUSQVARNA FC 450 MOTOS ARRIBAS

El motocross es una de las pocas disciplinas del mundo del motor en el que las motos y los equipos satélite todavía tienen opciones de medirse con las escuadras oficiales. El equipo Motos Arribas y su piloto Xurxo Prol es un buen ejemplo de lo bien que se puede hacer en el Nacional de Motocross con una FC 450 bien acondicionada.

Si sois seguidores de otras modalidades del "motorsport", como MotoGP o la Formula1, podréis reconocer lo afortunados que somos los aficionados a la moto de campo por lo democráticas y "justas" que son las diversas modalidades.

En el trial y el enduro la habilidad del piloto supera de forma mayúscula y definitiva a la influencia de la mecánica, pero en otras disciplinas como el motocross la acción del humano también prevalece sobre las cualidades de la máquina.

Al menos, bastante más que en las competiciones asfálticas, ya sea de dos o cuatro ruedas, en las que si no se tiene la moto roja o el coche "del toro" es difícil aspirar a ganar carreras, y casi imposible pensar en luchar por el campeonato. De hecho, en éstas modalidades también se da el caso que ciertas evoluciones técnicas consiguen automáticamente una mejora de hasta medio segundo por vuelta. En motocross la configuración de la moto también es importante, nadie lo niega, pero no tanto por la tecnología aplicada sino más bien porque se adapte lo mejor posible a los gustos del piloto.

De hecho, la ventaja de los equipos y las motos oficiales no radica tanto en contar con componentes exclusivos y mágicos, sino más bien en que sus mayores recursos les permiten tener un mayor abanico de componentes y posibilidades para personalizar la máquina justo a las necesidades del piloto y el terreno. Cómo no, los presupuestos "factory" también permiten renovar las motos tras cada carrera y tener unidades idénticas para entrenar, lo cual también supone una buena ventaja.

Pero ejemplos del "David contra Goliat" hay varios en el motocross, y el más reciente lo tenemos en los triunfos de Ken Roczen en el AMA Supercross con una Suzuki RMZ 450 que ha cambiado nada en siete años y todavía tiene arranque a pedal.

Incluso en categorías inferiores, donde la potencia del motor sí que tiene mucha importancia, se puede ver alternancia de marcas y casos de pilotos que, con una moto "menos buena", son capaces de pelear con las máquinas "pata negra" gracias a que, simplemente, saben pilotar y competir mejor.

Dentro de nuestras fronteras también tenemos otro ejemplo como el de Motos Arribas, concesionario Husqvarna en Madrid y que tiene su propio equipo en el Nacional de Motocross, llegando a proclamarse campeones de la categoría Élite-MX1 en 2020 gracias al buen hacer de su piloto por entonces, Nil Arcarons. Destacado éxito para un equipo "satélite", pues sí que tiene respaldo de la marca pero no es realmente una escuadra oficial, y que en 2022 también ha está habitualmente en la lucha por las posiciones de honor con su actual piloto Xurxo Prol.

SIN COMPLICACIONES

El piloto gallego, afincado en Madrid desde bien joven, lo está logrando con una FC 450 que, en verdad, se puede decir que está al alcance de cualquier aficionado. Especialmente en lo que respecta a la preparación del motor, que se reduce a la instalación de un conjunto de escape Akrapovic Evolution Line totalmente en titanio... ¡Y ya está! No hay más cambios internos en el grupo térmico ni tampoco en la electrónica, pues se mantiene la centralita de serie y los mapas originales. La otra intervención ha sido el aumento de la entrada de aire a la caja del filtro, aunque con la segunda tapa perforada que se entrega con la FC 450 de origen, pero manteniendo incluso la espuma y el soporte de serie.

"Desde la etapa en la que estaba César Rojo -nos explica Ángel Luis Arribas, miembro del equipo madrileño- *siempre se nos inculcaba que los equipos de competición deben llevar las motos lo más parecidas posible a la de serie, o en todo caso emplear accesorios oficiales de*

HUSQVARNA FC 450 MOTOS ARRIBAS

FRENOS "TOP"
RELACIÓN COSTE/
MEJORA

SUSPENSIONES TIPO "SX"
INCREMENTO DE PESO
POR LOS MOUSSES

Husqvarna. Es una forma de pensar con la que estamos muy de acuerdo, sobre todo porque la FC 450 de serie ofrece un motor potentísimo y realmente, para un Campeonato de España, no hace falta mucho más".

Donde sí se ha apostado por la instalación de componentes premium es en el apartado ciclo, pero siempre recurriendo a los componentes de la oferta de accesorios originales de Husqvarna y el grupo austriaco, como las pinzas de freno Brembo Factory Racing.

Las suspensiones emplean material de carreras WP, con horquilla XACT Pro 7548, la de muelles metálicos, válvulas cónicas y con ajuste de precarga de muelle, ajustada en este caso por el especialista Eric Augé. Similar situación en la suspensión trasera, con el amortiguador WP XACT Pro 8950, con pistón de 50 mm, cámara de gas por "bladder", sistema de doble ajuste de extensión Supertrax y reglaje rápido de precarga de muelle con mecanismo TXN.

SIN EXCUSAS

La prueba de la Husqvarna FC 450 de Motos Arribas la hicimos en el circuito madrileño de El Molar. Ante la incompatibilidad de agendas para coincidir con Xurxo Prol, Angel Luis Arribas fue quien se calzó las botas para colaborar en la sesión de fotos, demostrando que no ha perdido los reflejos y técnica de su etapa como piloto frenada por una persistente lesión de escafoides -que no le impidió proclamarse Campeón de Madrid la temporada anterior-.

Esta HVA nos acoge con un puesto de mandos de lo más familiar, pues tanto el manillar, como las estriberas y los mandos son los de serie. También reconocemos la configuración bajita de la FC, y nos convence plenamente el soberbio agarre de la funda de asiento One Gripper.

La sensación de agrado y colaboración mecánica también se traslada a la respuesta del motor, aunque aquí apreciamos una dosis extra de par frente al modelo de serie, cuya prueba teníamos aún fresca en la memoria -por la comparativa entre la FC, la YZF y la KX que hicimos hace un par de meses-. En la Husqvarna Arribas se disfruta de un golpe de gas inicial más lleno e inmediato que nos permite recurrir casi siempre a la tercera marcha a la salida de la mayoría de las curvas, seguido de un medio régimen muy sólido y una estirada pronunciada, al estilo de motor de serie.

Mejora sensible pero muy efectiva en el circuito, aportada simplemente por el escape Akrapovic y el filtro de aire más abierto, pues resulta que la corona trasera mantiene los 51 dientes de origen (aunque con un componente Renthal de aluminio). Dos cambios cuyos beneficios también detecta nuestro Dynojet, en el que la FC Arribas arroja una sorprendente cifra de 61,5 caballos, dos más que la moto de las tiendas.

En lo que respecta a las suspensiones, encontramos un reglaje claramente firme y de poco movimiento, a los gustos de un Xurxo Prol que practica y compite habitualmente en supercross y de ahí sus preferencias. Pero, ¡ojo!, que hablamos de una respuesta sólida pero no incómoda, pues la preparación de Eric Augé consigue un tacto inicial menos seco y "crudo" que la suspensiones de serie, aunque está claro que es un material que requiere de llevar un ritmo muy fuerte para trabajar como está diseñado.

Un último comentario, hacia los frenos de nuestra protagonista, pues las pinzas Brembo Factory aportan un tacto elogiable, con un poder de retención claramente mayor que de origen pero ante una modulación súper precisa. **MV**

¿Por qué?

La Husqvarna FC 450 '24 ofrece de serie uno de los motores más competitivos de su categoría, por lo que en Motos Arribas han apostado por instalar simplemente un escape Akrapovic, que por sí solo consigue un incremento de potencia de casi tres caballos. Más inversión se ha destinado al apartado ciclo, confiando en el material XACT Pro de WP y pinzas de freno Brembo Factory Racing.

M.A.L. FOTOS: **CUBINO.** COLABORAN: **CIRCUITO DE EL MOLAR & ÁNGEL LUIS ARRIBAS.**

PREPARACIÓN

Alambres de seguridad en ciertos componentes como las pastillas de freno y el tapón del radiador.

MOTOR

* Conjunto de escape Akrapovic Evolution Line.
* Caja del filtro con la segunda tapa, más ventilada, que se incluye de serie en la FC 450.
* Protector del empujador del embrague hidráulico de Husqvarna Accesorios Técnicos.
* Lubricante Motorex.
* Corona de transmisión Renthal de aluminio de 51 dientes (como la de serie).
* Dispositivo de salidas WP.

PARTE CICLO

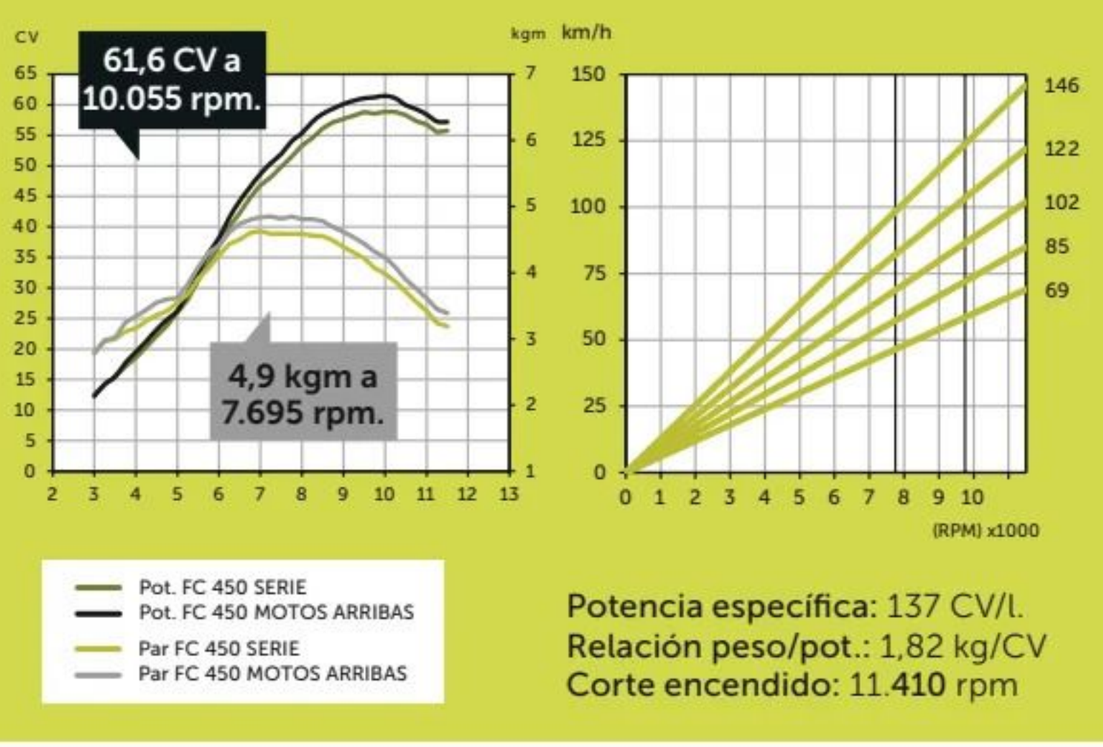
* Horquilla WP XACT Pro preparada por Eric Augé.
* Amortiguador WP XACT Pro personalizado por Eric Augé.
* Pinzas de freno -delantero y trasero- Brembo Factory Racing de Husqvarna Accesorios Técnicos.
* Cubrecárter plástico.
* Funda de asiento One Gripper.
* Adhesivos personalizados por Vik Desings.

La tapa del filtro perforada se incluye de serie en la FC 450. El filtro también es el original.

Las suspensiones recurren a material WP XACT Pro delante y detrás, personalizado por Eric Augé.

Las pinzas Brembo Factory Racing consiguen un tacto súper preciso y modulable.

BANCO DE POTENCIA



Los resultados obtenidos por la FC 450 de Prol en banco de potencia demuestran el acierto de Motos Arribas en confiar la preparación a la simple instalación de un escape Akrapovic. Los 61,6 caballos verificados son el segundo mejor registro de una 450 4T de cross en nuestro Dynojet -el primero lo sigue siendo los 61,7 de una Honda CRF 450 '17 de Ander Valentin-.

Potencia específica: 137 CV/l.
Relación peso/pot.: 1,82 kg/CV
Corte encendido: 11.**410** rpm

NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

ZURICH®

ZURICH MARATÓN SEVILLA

ELITE LABEL · WORLD ATHLETICS · ROAD RACE 2024

23 FEBRERO 2025

8:30 H

\+

CARRERA DE **5k**
Y CARRERAS
INFANTILES
EL SÁBADO 22
DE FEBRERO

Title Sponsor

ZURICH®

Technical Sponsor

asics
sound mind, sound body

Gold Sponsor

TotalEnergies

Oficial Sponsors

ABC abcdesevilla.es · HYUNDAI Hyundauto Motor · El Pozo bien star · 226ERS · Unicaja · Carrefour · POWERADE

www.zurichmaratonsevilla.es

VERTIGO LINKO 125 4.490 €

CONEXIÓN

El mercado de las motos de aventura con motor 125 4T, idóneas para pilotos adolescentes con carnet A1, se amplía con la llegada de un nuevo "player". Vertigo pone por fin en escena su primera moto que no es de trial, la Linko 125. Un modelo de excursión y de uso diario que seguro tiene conexión con muchos chavales por su diseño estético y su carácter divertido. El nombre Linko es mapache en indígena.

Las propuestas de motos tipo trail o trial aventura, o incluso trial excursión, todas ellas denominaciones válidas para un mismo tipo de motocicleta de imagen off road, y ciertas aptitudes camperas, no son demasiadas. Sus clientes principales son adolescentes de 16 años con carnet A1 recién estrenado y que buscan su primer vehículo, y se sienten atraídos, sobre todo, por lo que les entra por los ojos, buscando sobre todo imagen. Si además tienen cierto "corazón off road" o "verde" en este caso, pues se identificarán con marcas como Vertigo, hasta ahora dedicada exclusivamente a la producción de motos de trial, racing, ni siquiera con un modelo de trial excursión.

PARA TODOS

En la marca "verde", con un palmarés destacado que incluye 6 victorias en los Scottish y dos Campeonatos de España, han pensado que resultaba necesario ampliar sus miras y buscar más volumen de negocio. Desde hace unos años en sus instalaciones de Palau-solita i Plegamans, Barcelona, en la nave de I+D han tenido el modelo que ahora ya se comercializa. Ha resultado un proceso más largo de lo esperado el del parto de la Linko 125, por todo lo que conlleva crear una moto desde cero en cuanto a diseño, proveedores... y, por supuesto, homologación a la norma europeo. Pero esa larga travesía del desierto ha finalizado y la Vertigo Linko 125 es una realidad, su primer modelo de tipo mixto para ir por asfalto y por tierra, para uso esporádico o diario en la urbe, para ir al cole o para usarla en el fin de semana para rodar por algunas pistas o para darse un garbeo asfáltico por la urba.

La cuestión del diseño ha sido clara y en Vertigo han buscado ofrecer una moto para todos y para todo uso, sin grandes pretensiones dentro de la realidad de este tipo de motos.

Como dice la marca, Vertigo lanza una moto off road de carácter versátil con motor de 125 cc -también se puede comprar con motor de 200 cc- con arranque eléctrico, inyección electrónica, y rabiosas prestaciones. Una moto pensada para combinar todo tipo de usos, con grandes posibilidades en campo, muy económica de mantener, bajo consumo, fiable y apta para todos los niveles. Estructurada en torno a un nada sofisticado motor refrigerado por aire, de los veteranos que ya sabes latín por su experiencia en la vida, producido en China, de donde proceden de forma mayoritaria sus componentes.

El bastidor de acero multitubular aporta una imagen ligera de la Linko unido al color verde propio de Vertigo que incide en su apariencia jovial y ligera, de moto que cae bien, amiga de su propietario y que transmite "buenas vibras". Más según el color de la carrocería que se escoja pues la Linko se vende entre tres opciones de tono de la plástica: negro mate, verde militar mate y la que hemos probado, que es la que viste adhesivos -gran diseño de Living, con Joan Jou a la cabeza, para Vertigo-, y que se denomina Racing. Por cierto, es

VERTIGO LINKO 125

La horquilla es convencional en su diseño y en las barras de acero de 40 mm. -es regulable-. La Linko ofrece una buena imagen y tiene su gracia.

El asiento está bien situado, tiene buena forma y el mullido es sólido. Tiene cerradura para quitarlo, aunque se extracción/colocación la entorpece la llave de la cerradura.

El basculante es de aluminio, material que se emplea en el silencioso y las llantas. Si bien, es el acero el que predomina en la arquitectura de la Linko.

El motor es un clásico propulsor de origen chino, refrigerado por aire. También hay disponible una versión con motor de 200 cc. para carnet A2 o A.

A la venta en tres diseños: verde militar, black edition y este racing, con adhesivos. Pronto llegará la versión más campera con llantas de 21"/18" y neumáticos de taco.

VERTIGO LINKO 125

FICHA TÉCNICA

PRECIO: 4.490 €

MOTOR

Tipo: 4T. **Nº de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Aire. **Diámetro por carrera:** 52 x 58,6 mm. **Cilindrada total:** 124 cc. **Alimentación:** Inyección electrónica. **Encendido:** Electrónico CDI. **Arranque:** Eléctrico. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite con accionamiento por cable. **Cambio:** Cinco velocidades. **Transmisión primaria:** Por engranajes. **Transmisión secundaria:** Por cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Multitubular en acero. **Suspensión delantera:** Horquilla convencional con barras de 40 mm. **Recorrido:** 200 mm. **Suspensión trasera:** Monoamortiguador. **Recorrido:** 200 mm. **Freno delantero:** Un disco de 263 mm de diámetro; bomba y pinza de dos pistones. **Freno trasero:** Un disco de 200 mm de diámetro; bomba y pinza de un pistón. **Llantas:** De aluminio. **Neumáticos:** Timsun. **Delantero:** 110/80-19. **Trasero:** 130/80-17.

NUESTRAS MEDICIONES

Distancia entre ejes: 1.337 mm.
Altura de asiento: 810 mm.
Distancia al suelo: 295 mm.
Ancho máximo.: 850 mm. (espejos)/825 mm. (manillar).
Depósito combustible: 3,5 l.
Peso declarado (vacío/lleno): N.D./101 kg.
Peso verificado (vacío/lleno): 97,8 kg./100 kg.

VALORACIÓN

MOTOR: 7,5
CAMBIO: 7
EMBRAGUE: 7
ARRANQUE: 9
SUSPENSIÓN DELANTERA: 7
SUSPENSIÓN TRASERA: 7
FRENO DELANTERO: 7
FRENO TRASERO: 7
ESTABILIDAD: 9
MANEJABILIDAD: 8,5
POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 8
ACABADOS: 7,7
ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 7,5

MEDIA: 7,5

Los bajos de la moto los protege un buen cubrecárter. La protección del catalizador es de generosas dimensiones, que nos protege de quemarnos.

La instrumentación LCD incluye cuentarrevoluciones e indicador de marcha engranada. La llave se queda así, estirada, expuesta a golpes.

Homologada como biplaza, las asas del pasajero, en acero, son exageradamente grandes.

Bajo el asiento hay un pequeño hueco para llevar objetos como llaves, documentación, guantes, chubasquero u otros como el móvil, por ejemplo, si vamos de ruta.

DIVERTIDA
IMAGEN FRESCA
APLOMADA

FRENADA COMBINADA
LLAVE DE CONTACTO
SOLDADURAS BASTAS

una moto homologada para dos plazas, con lo que se puede llevar pasajero, el cual va asentado un poco alto, en la "rampa" del sillín, disponiendo de unos asideros para agarrarse de tamaño exagerado.

Hablando de comodidad la Linko ofrece al piloto una buena postura a los mandos, se percibe pequeña y los chavales más grandes, quizás les cueste un poco "meterse" en la moto. El asiento tiene buena forma y su mullido está bien escogido, ni duro ni blando. Un asiento que se puede quitar, para acceder al hueco que hay portaobjetos bajo él. Aunque extraerlo, o ponerlo, se complica un poco con la llave de la cerradura, con la que toca y pide hacer algo de "tetris" para manejarlo.

ACTIVA

Es una moto simpática, sin duda, funcional y con sus posibles clientes esperándola. Tiene el reto por delante Vertigo de captar a los más jóvenes que no conocen la marca, aunque, como en la mayoría de los casos, serán sus padres quienes la compren, muchos ya clientes de la marca tendrán ganado ese aspecto del desconocimiento de quién es Vertigo.

La buena imagen presencial transmite dinamismo en una moto que disfruta de un motor que me ha cambiado la opinión frente a lo que pensaba antes de subirme y su rendimiento real. Es más alegre y divertido de lo que parece, teniendo un empuje rabioso en sus alrededor de 11 CV, con un buen sonido. El desarrollo de cambio cortito le mantiene a la mecánica en una buena banda de uso y facilita su aprovechamiento. Cierto que no es una mecánica racing pero no menos cierto es que aparenta serlo. Tanto embrague como cambio cumplen con su cometido.

Lo mismo que el bastidor que aporta estabilidad y manejabilidad con una necesaria confianza en lo que hace la moto para que los pilotos noveles ganen tranquilidad y serenidad en el rodar con la Linko 125. Es una moto corta y ratonera entre el tráfico, con buena agilidad.

La suspensión, amortigua sin más, algo seca, pero sin renunciar del todo al confort, y suficiente para rodar por pistas y caminos de forma resolutiva, al ritmo que pide la moto, de disfrute paisajístico. Me quedo con que es divertida para la tipología de cliente que va a tener esta moto y que la usará esporádicamente en campo, más para irse acostumbrando al off road que a realmente practicarlo.

Lo que no me convencen nada son los frenos, especialmente por el sistema de frenada combinada que monta, para cumplir con la norma de homologación. El delantero solo funciona bien, sin demasiado mordiente, pero válido. Eso sí, al pisar el pedal del freno trasero se actúa a la vez sobre el delantero. Esto en carretera no importa y va bien, pero en campo complica el manejo de la moto, pues no permite derrapar y además frenas delante.

Por cierto, que esta es la versión trail (llantas de 19"/17"), y en breve llegará la "trial" con llantas en medidas off road de 21"/18" y gomas de tacos. **MV**

SAYALA. FOTOS: **CUBINO.**
COLABORA: **TRIALWORLD.**

Conclusión

La buena predisposición de la Linko la hacen divertida y polivalente. Moto para ciudad, algo de carretera, pistas y terrenos de montaña pueden ser su hábitat natural. Una moto de buena presencia que se ganará al cliente cuando ruede con ella y se convierta en esa moto amiga que no te falla porque tienes claro lo que esperas de ella. Buena primera moto para pilotos con carnet A1.

HONDA, GASGAS & KAWASAKI 2025

ESTR

En 2025 se cumplirá el primer cuarto del siglo XXI y la situación se presenta de lo más emocionante en la escena del motocross. Las diferentes marcas continúan actualizando sus gamas y presentando las novedades de la campaña próxima que, como ya sabéis, en el mundo del off road está a la vuelta de la esquina con la llegada del verano. Conocemos las novedades de Honda, GASGAS y Kawasaki.

Las CRF450R y CRF250R de Honda afrontan de cara a 2025 una considerable actualización que no solo afecta a su estética, sino que también implica la renovación del chasis en un 70 % según expone la marca. Se ha revisado la rigidez del bastidor y otros elementos como las tijas de la dirección y las punteras de la horquilla. Con todo ello se ha logrado aumentar en un 8 por ciento la rigidez torsional y en un 5 % la rigidez lateral.

De cara a 2025, Honda ha apostado fuerte al renovar al unísono las CRF450R y CRF250R.

Bajo la nueva carrocería, el chasis se renovado en un 70 % con respecto a la pieza anterior, en busca de mayor rigidez.

ENDURO

HONDA

Honda también informa del rediseño de las suspensiones Showa, tanto la horquilla como el amortiguador y las bieletas. Los frenos reciben una nueva pinza delantera Nissin de mejor rendimiento a altas temperaturas.

Los motores de las CRF 2025 también adoptan pequeñas mejoras, concentradas en el sistema de inyección (diferente programación), el cigüeñal (más ligero y resistente), la culata (admisión más directa) y el sistema de escape (acorde a los nuevos límites FIM de 109 db). De forma individual, la CRF250R 2025 incorpora el sistema de control de par (HTSC) con tres modos de actuación que ya estaba presente en su hermana mayor desde 2022.

Por otro lado, Honda ha decidido introducir en el mercado europeo las versiones RWE "Works Edition" que ya se venían vendiendo en Estados Unidos desde hace unos años y que incorporan una buena serie de piezas especiales que las aproximan de alguna manera a las motos oficiales que emplean Tim Gajser, Jett Lawrence y compañía.

Tanto la CRF250RWE como la CRF450RWE incorporan unas culatas con conductos de admisión y escape acabados a mano, silenciador Yoshimura, filtro de aire Twin Air, encendido reajustado, "launch control" reprogramado y tapas de culata en color rojo.

Respecto a la parte ciclo, la horquilla incorpora un recubrimiento oscuro especial en Kashima en la botella y de titanio en la barra y en el amortiguador trasero. No faltan otros elementos "premium" como cadena DID dorada, puños Renthal, asiento Throttle Jockey, llantas DID-LT y decoración específica.

De forma individual, la CRF250RWE equipa embrague hidráulico; y la CRF450RWE monta un paquete de embrague Hinson más resistente.

Se desconoce por ahora el precio oficial de los distintos modelos y la fecha de llegada a los concesionarios.

Las versiones RWW (Works Edition) se comercializan por primera vez en Europa bajo un equipamiento de lo más elaborado.

La cilindrada de 150 hace su aparición por primera vez en la gama de GASGAS, mediante un motor de dos tiempos con inyección electrónica.

GASGAS duplica su gama 2T con la incorporación de las MC 150 y MC 300, que se suman a las MC 125 y MC 250 ya existentes.

Toda la gama GASGAS 2025 adopta un nuevo chasis con reducción de material en puntos concretos para reducir la rigidez.

GAS GAS

GASGAS incorpora dos nuevos modelos a su gama de motocross 2025, con la llegada de las MC 150 y MC 300, dos monturas con motores de dos tiempos e inyección electrónica que completan una gama que ahora abarca las siete integrantes.

Todas estrenan un nuevo chasis, en el que los ingenieros han reducido material en la zona de la dirección y el anclaje del amortiguador trasero. Además de conseguir una rebaja de peso de 300 gramos, esta revisión se ha realizado con el objetivo de reducir la rigidez del conjunto y mejorar el comportamiento en curva del chasis, a lo que también contribuyen los nuevos anclajes de los motores y la revisión de ajustes de las suspensiones.

La tobera de admisión más resistente impide que el material flexe para mantener el máximo flujo de aire, mientras que en la parte trasera de cada moto, el basculante ha sido revisado para ayudar a la durabilidad del patín de cadena, que también está fabricado con un material más longevo.

Otra variación la encontramos en las bieletas, con nuevos retenes SKF de menor fricción para suavizar la respuesta del amortiguador. Incluso, se ha renovado la tornillería del sistema para ganar algo de flexión en la zona.

La nueva gama de motocross de GASGAS 2025 estará disponible en los concesionarios a partir de julio de 2024.

La caja del filtro y el sistema de escape son de nueva factura, con un silenciador más corto y próximo al centro de gravedad del conjunto.

El motor recibe una nueva culata, mando en el manillar para modificar los mapas y sistema de conectividad para la APP KX Rideology.

KAWASAKI

La Kawasaki KX 250 presenta importantes novedades de cara a la temporada 2025, muchas de ellas tomadas de las que estrenara su hermana de 450 la temporada previa. El chasis es exactamente el mismo en ambos modelos (con la diferencia de los soportes del motor).
El desdoble de la cuna en la zona de la dirección se realiza en una posición más elevada, dejando más espacio para la salida del escape del motor.

El soporte del amortiguador trasero está más abajo, también para liberar espacio para la tobera de admisión. La KX 250 '25 también adopta una nueva carrocería y recupera el uso de suspensiones Showa en lugar del anterior material Kayaba. Eso sí, la pequeña mantiene los frenos Nissin delante y detrás, en lugar de la mezcla Brembo/Nissin de su hermana mayor. El motor de la KX 250 estrena una nueva culata con los conductos de los gases dispuestos de forma simétrica para optimizar el flujo de los mismos. También se ha trabajado en el pistón, la caja del filtro, el sistema de escape y el eje de balance, para conseguir una entrega en bajos más llena.
La electrónica estrena un mando en el manillar para manejar los dos mapas y los tres niveles de tracción, además del sistema de conectividad para la APP KX Rideology.

La KX 250 '25 es la gran novedad de Kawasaki, heredando gran parte de las novedades de su hermana mayor, como el nuevo chasis.

ADVENTURE EXPERIENCE

GAMA BRIDGESTONE BATTLAX ADVENTURE 41

PLENITUD

Ofrecer una respuesta a cada tipo de necesidad de los usuarios de motos Trail, o adventure como se les denomina ahora, el objetivo de Bridgestone con su gama Battlax Adventure. Tres modelos diferentes A41, AT41 Y AX41 con diferentes diseños para uso más on o más off road, según preferencias.

Para que tengáis datos en 2013 la demanda de ruedas trail era de un 8 % del mercado global de neumáticos de moto y, diez años después, esta cuota se ha doblado hasta el 16%. Las unidades vendidas han subido un 83 % hasta el millón cien mil (1.164.358, exactamente) de gomas trail comercializadas, según datos de Bridgestone. En este escenario la marca japonesa ofrece su gama de neumáticos Battlax Adventure con triple propuesta según la demanda de porcentaje de uso entre carretera/campo al que se le destine la goma, desde la A41 pasando por la AT41 hasta la AX41. Una forma de cubrir todas las necesidades con unos neumáticos que ya conocíamos y que ahora hemos refrescado su comportamiento en una prueba con cada una de estas gomas montadas en las principales motos trail del mercado (BMW, Suzuki, Honda, Yamaha, MV Agusta, KTM, Ducati...)

ASFÁLTICO

El A41 -la A de Adventure- es la goma más asfáltica diseñada para el commuting, los viajes, las salidas de fin de semana. Totalmente on road con un diseño para garantizar el óptimo agarre en seco y en mojado, incluso en un tipo de conducción más deportiva y racing. El empleo de la tecnología de compuesto multicapa (3LC) con una configuración Cap&Base aporta esa alta adherencia en seco y mojado, con mayor estabilidad, además de tener mayor resistencia al desgaste, sin comprometer el kilometraje. Se emplea una construcción MSB (cinturón mono espiral) y un diseño en la carcasa que aporta gran sensación de contacto y estabilidad en altas velocidades.

Este neumático aporta una gran confianza y en la prueba por las carreteras de Portugal, zona de Serra da Estrela, lo hemos vuelto a sentir. Respuesta muy lineal, progresiva, de máxima confianza, con una extraordinaria estabilidad en

GAMA BRIDGESTONE BATTLAX ADVENTURE 41

Acertado el portfolio de gomas adventure de Bridgestone. Las tres propuestas son brillantes, y la que más nos interesa en MOTO VERDE, el AX41, la goma más off road, aporta mucha tracción.

curvas y en recta. Muestra una respuesta óptima y, sobre todo, transmite mucha confianza y seguridad. Una gorma de óptimo nivel de ruido que, además, deja sentir mucha tracción en el momento de aplicarle potencia a la rueda trasera. Es un neumático para mí súper fiable, de gran confianza, incluso en mojado. En Portugal, nos han caído buenas trombas de agua y lluvia durante todo un recorrido por carreteras de montaña, de diferentes asfaltos, y estados del suelo, y en todas las circunstancias el A41 ha transmitido esa fiabilidad que es la clave de la confianza y la sensación de contacto permanente. En curvas, incluso muy mojadas o de asfalto con baja temperatura, el A41 te hace sentir seguro y confiado. Es su gran as, la adherencia y la sensación permanente de agarre, en aceleración como en frenado. Disponible el A41 en una amplia gama de medidas para llantas delanteras de 17", 18", 19" y 21" mientras que detrás las hay para llantas de 17" y de 18", cubriendo así todas las motos trail del mercado. Una goma montada también como primer equipo en algunas motos del mercado.

MIXTO

El punto intermedio lo representa el AT 41 (Adventure Trail). La versión para viajar e ir a cualquier parte con más uso sobre tierra también, pero sin perder un ápice de las buenas cualidades del A41 en asfalto. Es un neumático de carretera con look de aventura al incorporar un taqueado no muy pronunciado. El AT 41 con su dibujo off road ofrece un soberbio rendimiento en seco y una brillante tracción, agarre y frenado en mojado. Porque el dibujo del AT41 tiene un diseño de la ranura que mejora el drenaje del agua y contribuye a su gran rendimiento en mojado, incluso superior al del A41. También está diseñado con la tecnología de tres compuestos 3LC en el trasero, de tal forma que la zona central es más dura que los flancos logrando así gran tracción y sensacional apoyo al curvear. Se puede montar para llantas delanteras de 19" y 21" y de 17"/18" en las traseras, las trail más adventure.

En Portugal he rodado tanto en campo como en carretera con esta goma AT41 y te sorprende por la estabilidad que aporta en carretera y la tracción que hay en campo, siempre en una conducción normal en off road. Pero vuelve a destacar ese ADN de Bridgestone de confianza máxima en la conducción, de linealidad en su comportamiento y de sentirme seguro en el rodar. En carretera llevas casi la misma confianza que con el A41 -comparten misma carcasa- y puedes apoyar al máximo sobre el canto, incluso en alta velocidad, que la rueda está siempre en apoyo sólido y con agarre óptimo. Y lo mejor que siento con el AT41 es que siempre está presto a ofrecer confianza. Ningún susto por aquello de pensar que se comportaría de una manera y lo hizo de otra forma diferente o inesperada. Además, es muy fácil cogerle el feeling y el tacto, teniendo esta sensación en motos tanto más grandes/pesadas, tipo BMW GS 1300 / Suzuki VStrom 1050 como en las más "ligeras" tipo Yamaha Tenere 700 / Honda Transalp 750. En campo tiene el taco suficiente como para encontrar ese apoyo, sobre todo delante, que nos haga sentir cierta confianza sobre terreno off.

CAMPERO

El AX41 (Adventure Cross) es el modelo más off road de la gama Battlax y el que representa el mayor desafío para el fabricante de lograr buena respuesta en campo frente a al uso en carretera. La tracción en off y el apoyo del tacto en la tierra entra en cierto conflicto con la estabilidad y el agarre en asfalto. Pero con el AX41 se consigue una sensacional

dualidad, sorprendente en muchos momentos. Con un diseño de los tacos y la colocación de los mismos este AX41 asegura prestaciones off road, en tracción y agarre, durabilidad y estabilidad. Incluida la tecnología A-IW (Anti Irregular Wear) o lo que es lo mismo Tecnología antidesgaste irregular. Consiste en reducir el desgaste del talón y la puntera en el borde de salida del taco gracias a la deformación del taco por efecto de las fuerzas de frenado. Este nuevo perfil de taco contrarresta la deformación y garantiza la durabilidad del neumático. Rediseñado en las dimensiones del neumático para aumentar la cantidad total de taco, cuenta con un área de sección transversal alta y una longitud de paso pequeña. Incrementa el área de la sección transversal en un 30 % respecto a la A41. La longitud de paso es más corta para aumentar el mayor diámetro del neumático y la cantidad de tacos en la circunferencia. Aumenta la rigidez y la resistencia del compuesto en comparación con el A41 para garantizar el equilibrio entre durabilidad y rendimiento todoterreno. Disponible para llantas 18" 19" y 21" delanteras y para 16", 17" y 18" traseras.

Esta goma es de las top del mercado por agarre y tracción, incluso en barro. Y en asfalto sorprende por su gran agarre, brutal para ser de tacos, aunque si se fuerza mucho en asfalto, el trasero, al calentarse, se estresa y queda algo chicloso. Pero, aun así, siempre lineal, predecible y muy efectivo, con un nivel de ruido en carretera bastante logrado, para ser rueda con taco. **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: **BRIDGESTONE.**

Conclusión

La triple propuesta de Bridgestone con su gama Battlax Adventure cubre todas las necesidades trail. Cada uno de los tres tipos de goma brilla de forma excepcional, destacando, siempre la linealidad y nobleza en la respuesta, además del gran agarre en asfalto mojado, incluso el AX41 con más taco que el A41 y el AT41. Siempre transmiten las gomas niponas mucha confianza y, por eso, tiene un gran rendimiento.

A41

El A41 es el modelo más asfáltico. Máxima confianza en todo momento delante y detrás para pilotar incluso de forma deportiva.

AT 41

El AT 41 es una goma con compuesto de carretera y dibujo con taqueado campero. Compromiso sensacional en on road y buena respuesta para off road ligero.

AX 41

El AX41 representa la goma más off road de la gama Battlax Adventure. Óptimo agarre, tracción conseguida y buen desgaste son sus credenciales.

LEATT ADV 7.5 FLOW TOUR

FRESCOR

En la nueva gama de ropa adventure de Leatt se incluye un modelo de chaqueta y pantalón para su uso en época más primaveral y veraniega. La versión ADV 7.5 Flow Tour destaca por su prendas con amplia ventilación, especialmente la chaqueta, con rejilla agujereada en su parte frontal y en la espalda. Nuestra prueba nos permite afirmar que el frescor se puede sentir , sin renunciar por ello a un elevadísimo nivel de protección, seña de identidad de Leatt.

Buena ventilación la que ofrece con el agujereado del tejido en el frontal y en la espalda.

Buen bolsillo en la espalda, además de otros extra en la parte frontal.

Perfecto ajuste del pantalón en el contorno de las botas.

El pantalón incluye forro impermeable de fácil extracción, si no se utiliza, al igual que los tirantes.

En época de calor y de temperaturas más elevadas disponer de buena protección sigue siendo importante, nada de ir sin chaqueta a "pecho descubierto". Pero sí que buscamos prendas con mejor ventilación y mayor capacidad para aportar frescor en marcha. La gama Adventure de Leatt propone su modelo Flow, con chaqueta y pantalón confeccionados con material Leatt Ripstop ventilado, incluyendo grandes paneles de malla X-Flow por la que el aire puede fluir. El exterior Ripstop es súper tejido de alta resistencia que se usa para áreas de impacto crítico, incluyendo además las prendas protecciones extra de material en goma absorbente en hombros, codos, rodillas, y espalda... todas extraíbles fácilmente, Con máxima protección pues la espaldera atiende a la homologación EN1621-2 Nivel 2, la misma que para los codos, hombros y las rodillas. Las piezas protectoras del pecho y las de la cadera son EN1621-3 Nivel 1.

Que esté tan bien ventilada la chaqueta puede resultar un problema en caso de entrar en zonas donde baja la temperatura o, también, de enfrentarse a una tormenta, pues el agua fluye por los orificios de ventilación. Pero eso no es preocupante pues este conjunto Flow Tour incluye una chaqueta impermeable HydraDri, que se puede usar tanto poniéndola por encima de la cazadora principal, como vistiéndola por debajo. E incluso lo podemos vestir como un chubasquero/chaqueta casual e informal, pues tiene un diseño para ello, con llamativa presencia. También ofrece el pantalón la posibilidad de complementarlo con el forro impermeable HydraDri., aunque este hay que ponerlos por dentro y no tienen presencia estética idónea, ni configuración apropiada de hebillas, cremallera... como para usarlos en formato casual, como sí podemos hacer con la chaqueta impermeable -es preciosa, y encanta su diseño-. La cobertura Hydradri Max tiene una protección a la lluvia impermeable y capacidad de transpiración de 30.000mm/30.000g/m^2.

En valoración del 1 al 5, siendo 1 menos y 5 el máximo, este conjunto tiene una versatilidad de 3, protección 5, impermeabilidad 4 y aislamiento al frío,1.

Resulta muy confortable de usar, ajusta perfecta al cuerpo con un gran patronaje y las cremalleras, suben y bajan de forma óptima, incluso con suciedad acumulada.

La chaqueta tiene un bolsillo en la espalda para llevar camelbak así como otro bolsillo trasero de gran capacidad. Además, cuenta con dos bolsillos delanteros de buena capacidad -cierre por velcro- y otro en la manga de pequeño tamaño -con cremallera-. El pantalón incluye dos bolsillos con cremallera y otros dos, en el muslo, con velcros, de más capacidad. Velcros que también están presentes en los cierres de ajuste del pantalón en la zona de los gemelos. Incluye tirantes el pantalón, de fácil extracción si no se quieren usar, y la chaqueta se puede unir al pantalón mediante una cremallera en la parte trasera de ambas prendas.

Lo mejor de este equipo es la alta capacidad de ventilación, tanto en la chaqueta como en el pantalón, con mucho flujo de aire. El peso de ambas prendas no es demasiado para el tipo de producto del que hablamos, verificado de 2,6 kilos la cazadora (+482 g, el impermeable) y 1,8 kilos el pantalón. El precio recomendado es de 440 euros la chaqueta en colores negro o en gris, 474 € el diseño Desert y 332 € el pantalón (negro o gris). **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: **ALEX CUBINO.**

BMW R 1300 GS EN ÁFRICA

MÁQUINA DEL TIEMPO

ENLACE AL CANAL
x.com/bynecontelegram

¿Tiene la nueva BMW R 1300 GS potencial para enfrentarse a las duras condiciones de los rallies africanos? Intentamos llevarla al límite a lo largo de 3.000 kilómetros en el Swank Rally de Túnez y el Lamas Rally de Marruecos...

Volví a casa de la presentación a la prensa de la BMW R 1300 GS en Málaga con sentimientos encontrados. Por un lado, estaba entusiasmado con la brillante manejabilidad de la moto en carretera, pero por otro, me decepcionó la parte off-road de la presentación, que fue demasiado corta. Las cortas pistas de tierra dejaban claro que algo había cambiado en las características todo terreno de la GS. Sin embargo, para experimentar lo que el jefe de desarrollo Christof Lischka (él mismo un apasionado piloto de rallies) alabó, se habrían necesitado largas etapas diarias fuera de carretera con terreno variado, digamos como un rally...

Hay un montón de grandes modelos para los rallyes con una GS en pistas africanas: Hubert Auriol fundó el mito de la máquina de dos cilindros basada en la primera R 80 G/S con sus victorias en el Rally París-Dakar en 1981 y 1983; Gaston Rahier fue más allá con otros dos éxitos en 1984 y 1985 con la HPN-BMW. Hasta 1998, las motos bicilíndricas de otras marcas fueron las triunfadoras. Tras el cambio de milenio, BMW atacó de nuevo con el bóxer, y en 2000 el estadounidense Jimmy Lewis subió al podio del Dakar (el año de la segunda victoria consecutiva tras 1999 de Richard Sainct con la F 650 RR monocilíndrica). Unos años más tarde, BMW se involucró en las carreras de enduro con la HP 2, pero el compromiso con los rallies había llegado a su fin debido también a cambios en el reglamento.

DESIERTO

De todo esto surgió la idea de poner a prueba la GS 1300 a lo largo de unos 3.000 kilómetros de rallyes todoterreno en suelo africano, siendo el Swank Rally de Túnez y el Lamas Rally de Marruecos las pruebas perfectas para llevar a cabo el proyecto.

En los vivacs de Douz, en Túnez, y Er Racchidia, en Marruecos, la flamante GS en versión de serie atrajo muchas miradas, y los comentarios no se hicieron esperar: "Estás loco, no te vas a divertir con esa máquina, ¿cómo vas a pasar por las dunas...?".

En medio de todas las motos profesionales de rally, algunas de las cuales todavía llevan los números del último Dakar o de la Africa Eco Race, la GS es realmente un ave rara del paraíso. La moto era de serie con el equipamiento adicional de accesorios de

Marruecos siempre esconde un encanto especial para hacer rutas en moto. Sigue siendo el paraíso soñado por muchos para rodar en arena.

La prueba de la GS la hemos realizado por todo lo grande. En los vivacs de Douz, en Túnez, y Er Racchidia, en Marruecos era bien admirada.

la marca como la suspensión deportiva con 20 mm más de recorrido, el paquete Enduro Pro, Dynamic Pro y el ajuste dinámico de la suspensión DSA. También montaba el silenciador Akrapovic, y para la prueba en Túnez calzaba neumáticos Metzeler Karoo 4 sobre llantas off road de aleación forjada.

En el briefing previo al prólogo en Túnez, el organizador Renato Zocchi había advertido de las peligrosas situaciones a las que uno se enfrentaría de repente en el desierto. En el primer tramo de la carrera se demostró que tenía razón, ya que la "línea central" de la grava estaba marcada con grandes piedras, algunas de las cuales se habían colado en el centro de la pista y eran difíciles de ver entre el polvo de la ligera tormenta de arena, que convertía todo el suelo en una salsa amarilla uniforme. Como resultado, los primeros kilómetros fueron casi como una ruleta rusa. Así que: ¡desahógate y deja para más tarde las orgías de derrapes con 136 CV! Sin problema pues no estoy en la clasificación de la carrera, sino que estoy siguiendo la ruta con el track GPS junto con otros pilotos del raid.

La tormenta de arena se hace cada vez más intensa, el perfil del terreno es difícil de reconocer y los numerosos cambios de dirección suponen un reto con la GS en la arena profunda. Las lenguas de arena, a veces de un metro de altura, decoran las pistas y soportan bastante bien a la BMW: con un breve golpe de acelerador, la moto rueda cuesta arriba y el potente par motor vuelve a sacarla del arenal. ¡Uauh! Esto funciona mejor de lo esperado, y pronto aumenta la confianza para conquistar incluso las pequeñas dunas al borde de la pista. Con el par motor, por encima de todo, resulta increíblemente divertido dejar que el Boxer empuje en segunda o tercera marcha hasta que de repente vuelve a ganar tracción. Incluso la primera parte de la especial cronometrada, una profunda cañada de unos 4 metros de ancho con arena profunda y olas como en un supercross americano, ¡se puede pilotar con la GS! Pero hay que concentrarse al máximo para observar cada centímetro de la pista y no pararse nunca. Este estrés extraordinario me agota por completo, después de unos dos kilómetros tomo la salida de emergencia y vuelvo a salirme de la pista.

Sin embargo, me doy cuenta: ¡funciona! A diferencia de la antigua GS 1250, en la que tenías que desplazar tu peso muy atrás y colgarte del manillar con los brazos casi extendidos y las nalgas apretadas, siempre con la esperanza de que el tren delantero relativamente esponjoso se abriera paso de alguna manera a través de la arena. La 1300 se dirige de forma diferente: la posición de conducción está más orientada a la rueda delantera y la nueva horquilla Telelever con barras atornilladas en manera rígida a las tijas ha mejorado la estabilidad y la precisión de la rueda delantera, incluso en arena profunda. Ya no conduces como una pesada máquina de turismo, esperando que la GS encuentre de alguna manera su propio camino a través de todo el ancho de la pista. Ahora puedes decidir dónde ir con la 1300, con gran precisión.

GS
M
EX 18G

COMPLETA

El paso rápido por una pista dura con ligeras derivas de arena no es menos brillante. En el espejo retrovisor puedo ver las luces de los perseguidores en sus Yamaha Ténéré mientras la GS vuela sobre la pista a una velocidad de entre 80 y 100 km/h con mucha estabilidad y aplomo. El control de tracción y el ABS están desactivados, es muy divertido abrir el acelerador en las lenguas de arena, ¡la fiebre de los rallies se ha apoderado de mí de nuevo!

El segundo día, tengo que tomar la carretera del oasis de Ksar Ghilane a petición del organizador, ya que la ruta está plagada de pequeñas dunas muy blandas durante más de 100 km. Allí podría tener problemas con la moto de 230 kg y sería complicado enviar el camión escoba para rescatarme a mí y a la BMW. Al final de la etapa, me armo de valor y doy rienda suelta a la GS por las pequeñas pistas que atraviesan las dunas que rodean el oasis: ¡es increíble la facilidad y la precisión con la que se puede maniobrar con la moto de 1300 cc por este mar de arena! En parado, la GS se puede dirigir casi solo con el acelerador, desplazando activamente el peso. Y si se hunde un poco en una duna: ¡engrana la siguiente marcha superior y deja que el potente par motor haga el trabajo sucio de liberar la moto de nuevo! Sin embargo, las paradas deben elegirse con cuidado, preferiblemente en un tramo firme de arena algo cuesta abajo, de lo contrario, nunca debes dejar de moverte hasta que vuelvas a estar en tierra firme entre las crestas de las dunas.

Estoy sobreexcitado, la sangre me corre por las venas, el corazón se me acelera y la tensión sube a un nivel sin precedentes. Después de media hora en el arenal, vuelvo al campamento empapado y apenas puedo quitarme la correa del casco, me tiemblan mucho las manos. Surfear por las dunas con 136 CV es el subidón definitivo. La sobredosis de dopamina me ha llevado a mis límites físicos y estoy al borde del colapso, ¡pero la sonrisa de satisfacción no se me borrará de la cara!

Al día siguiente, en un abanico de pistas de grava de varios cientos de metros de ancho, se vuelve a poner de manifiesto la flagrante mejora de la nueva GS 1300 en términos de estabilidad a altas velocidades: a 100-120 km/h, casi puedo seguir el ritmo de las motos de rally y me siento más cómodo.

Con una BMW GS 1300 de serie nos hemos recorrido miles de kilómetros en desierto. Gran prueba de dureza y de pilotaje.

La GS 1300 que hemos llevado disponía de equipamiento adicional como la suspensión deportiva con 20 mm más de recorrido, el paquete Enduro Pro, Dynamic Pro y el ajuste dinámico de la suspensión DSA, así como el silenciador doble Akrapovic y los neumáticos Metzeler Karoo 4 sobre las llantas off road de aleación forjada. La elevación del manillar y la altura "normal" del asiento de 850 mm garantizan una ergonomía óptima para un piloto de 175 cm de estatura.

Aparte de las increíbles prestaciones del propulsor, del chasis y de los frenos, llama la atención lo siguiente:

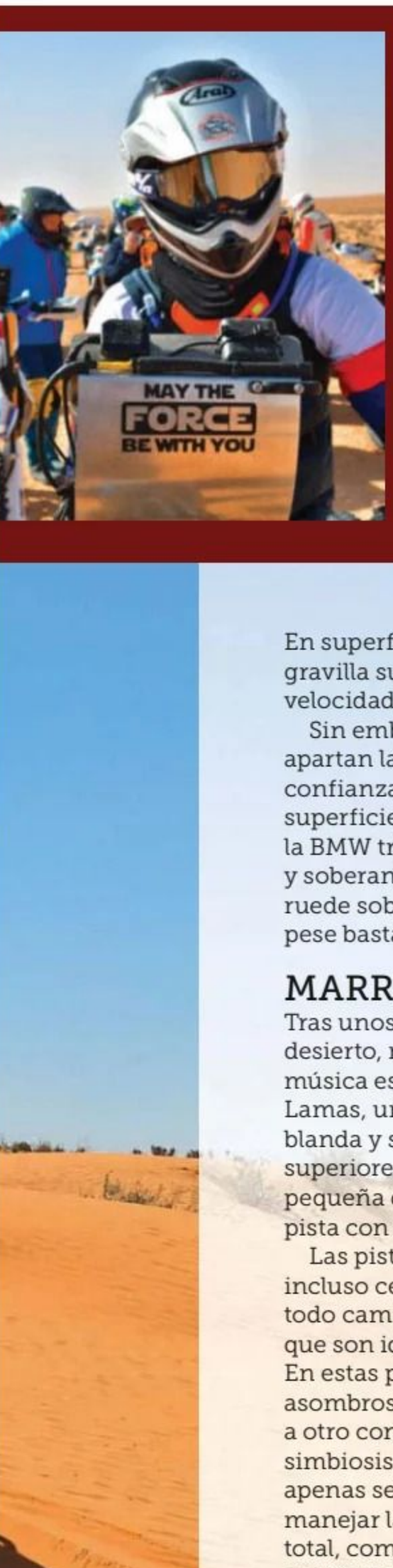
- El pequeño parabrisas con robusta fijación y ajuste manual es muy eficaz
- Los dos filtros de aire en la parte superior delantera del depósito están muy bien protegidos; no fue necesario cambiarlos durante los casi 3.000 kilómetros en el desierto
- La posición de la palanca del freno trasero es adecuada tanto para conducir sentado como de pie (sin ajuste).
- Gracias al concepto de motor con flujo vertical y a la cadena de distribución del cilindro derecho en la parte delantera del motor, los pies y las piernas tienen mucho espacio y no chocan con partes del motor.
- Los modos de conducción Pro para el desierto son muy eficaces y útiles: en la arena se utilizó el reglaje de suspensión más duro y en las pistas rocosas un reglaje medio, cambiando entre Enduro Pro y Dynamic Pro.
- El embrague es un poco brusco cuando el motor está frío y actúa un poco de repente, por lo que hay que tener cuidado al maniobrar, pero esto se resuelve después de 20 segundos de motor en marcha.
- El sensor del caballete lateral está desprotegido desde abajo y expuesto a los impactos de piedras, pero no hubo problemas durante nuestra prueba.
- Dos de los tres tornillos de fijación del guardabarros trasero cerca de la rueda se perdieron y han sido sustituidos.
- La pequeña barra para accionar el caballete lateral está demasiado cerca del reposapiés izquierdo, y soltarlo con el talón de las botas todoterreno cuesta un poco acostumbrarse o incluso es difícil.
- Los soportes de goma de los intermitentes traseros se vieron afectados por dejar la moto repetidamente en el suelo en la arena y empezaron a desgarrarse.
- Sería deseable disponer de dos pequeños ojales en la parte trasera del asidero del pasajero para sujetar una bolsa de herramientas.
- Los protectores de manos de serie son demasiado bajos y dejan la parte superior de las manos y los antebrazos desprotegidos.
- Molesto: aunque el control de tracción se apaga en Enduro y Dynamic Pro, había que desactivarlo tras cada reinicio usando el "botón hamburguesa". Una vez hecho esto, también permanecía desactivado en el modo Road, aunque estaba activado en la preselección Road. Así que también había que pulsar varios botones para desactivarlo. Un único botón para desactivar el control de tracción, como en el modelo anterior, o en la GS 900 es la mejor solución.
- Consumo de combustible: entre 5,5 y 6,5 litros/100 km en una mezcla de pistas de arena y grava.
- Presión de los neumáticos: para evitar el riesgo de pinchazos, en las pistas pedregosas, circulamos con presiones de 2,2 bares delante y 2,5 bares detrás en Túnez. En Marruecos, la arena extremadamente blanda y las dunas exigían presiones más bajas, de hasta 1,7 bares. Sin embargo, en pistas rápidas y asfalto, la presión de los neumáticos se elevó a más de 2 bares.

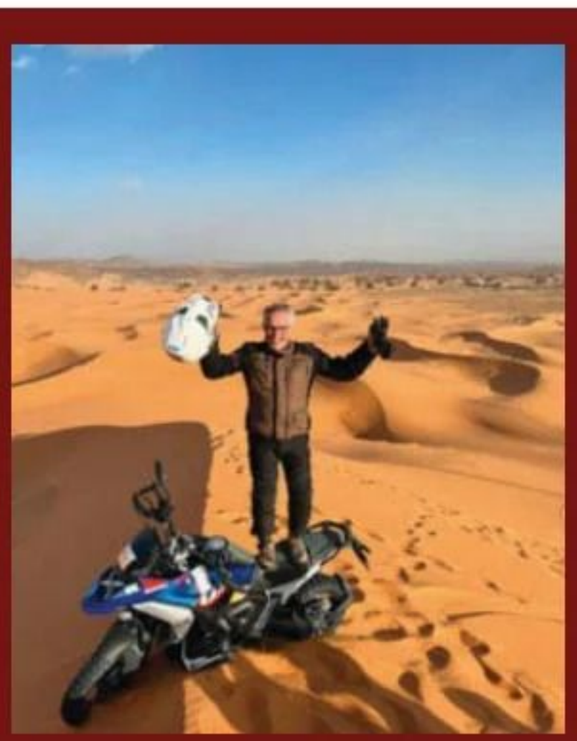
LOS RALLIES

SWANK RALLY TUNISIA
Empieza y termina en Douz, en el borde del Sáhara tunecino, y está dirigido a pilotos de rally ambiciosos que quieran adquirir experiencia en la navegación por roadbook y con brújula. Está organizado por la leyenda de los rallies Renato Zocchi, que empezó en el Dakar en 1984 con una Yamaha XT 600 y organizó el exitoso Rally de Cerdeña durante una década. El piloto oficial de Yamaha Alessandro Botturi fue el responsable de la ruta, mientras que DEUS Ex Machina, ayudaron en la organización. A lo largo de cinco etapas, el recorrido cubrió unos 1.200 km., con pasos de dunas muy exigentes. La inscripción cuesta 1.990 euros para los "early riders", más el transporte en moto y los vuelos para un presupuesto total de unos 4.000 euros. Todavía no se conoce la fecha de 2025, probablemente a finales de febrero. Inf.: www.adventureriding.it/en/swank-rally-tunisia-eng/

LAMAS RALLY MAROKKO
En 2016, al operador turístico italiano Manuel Podetti se le ocurrió la loca idea de la Gibraltar Race: un rally maratón navegado desde Grecia hasta Gibraltar a lo largo de unos 10.000 kilómetros y dos semanas por Europa. Así nació el "Dakar europeo", que se convirtió en una leyenda. La prueba se centraba en una navegación buena en las especiales y no en los tiempos rápidos. Tras 7 ediciones, Podetti mantiene el concepto con el Rally de Lamas, en Marruecos. En las etapas de unos 300/400 kilómetros, los pilotos sólo reciben los waypoints de las especiales y tienen que elaborar ellos mismos las rutas para completarlas en el orden correcto. La distancia total de esta primera edición de 2024 ha sido de unos 1.800 km con 6 etapas, de ruta y paisaje del sur de Marruecos. El coste total, incluyendo inscripción, transporte en moto, vuelos/viajes entre 4.000 y 5.000 euros. Fecha 2025 probablemente de nuevo hacia finales de marzo. Inf.: www.lamasrally.com/

La GS 1300 tiene una conducción diferente a la de la GS 1250, permitiendo confiar más en la rueda delantera y teniendo más precisión en la conducción.





En superficie firme y pedregosa, sólo la ocasional gravilla suelta me recuerda que debo reducir la velocidad.

Sin embargo, el Telelever y el Metzeler Karoo 4 apartan las piedras individuales en la línea ideal. La confianza en la GS crece con cada etapa y en cada superficie, la velocidad se hace cada vez más rápida, la BMW transmite algo así como invulnerabilidad y soberanía absoluta en el desierto, aunque "sólo" ruede sobre una rueda delantera de 19 pulgadas y pese bastante...

MARRUECOS

Tras unos 1.000 kilómetros sin problemas en el desierto, más bien monótono y llano de Túnez, la música es diferente en Marruecos, en el Rally de Lamas, un mes más tarde. La arena es mucho más blanda y sólo soporta la pesada BMW a velocidades superiores a 60-70 km/h. Me atranco en la primera pequeña duna y sólo consigo devolver la moto a la pista con un esfuerzo extremo.

Las pistas en Marruecos ya no son de decenas o incluso centenares de metros de ancho, sino sobre todo caminos de tierra con dos carriles trillados que son ideales para buscar apoyo por las ruedas. En estas pistas, la GS revela una maniobrabilidad asombrosa que te permite bailar claqué de un lado a otro con facilidad. Una vez que se ha entrado en simbiosis con la nueva 1300 en este tipo de terrenos, apenas se puede hablar de "conducir una moto", manejar la GS se convierte en una obra de arte total, comparable quizás con la experiencia sonora de "Nothing else matters", tocada en una Fender Stratocaster. Las emociones provocan sentimientos de felicidad y entusiasmo, no sólo en el piloto, sino a veces también en quienes le siguen o le observan.

Como en la gran duna de Merzouga, donde por la tarde se celebra el "Concurso de Dunas": ¿quién llegará a la cima y en qué tiempo? Al principio me resisto, me cuesta imaginarme surfeando en las montañas arenosas sobre una moto tan pesada. Pero siento el soporte de los granos de arena y, como si tirara de ella una mano mágica, la GS sube por la rampa hacia la cresta de las dunas a unos 80 km/h en tercera marcha a todo gas. Voy demasiado deprisa y apenas distingo el borde de la duna. En una frenada de pánico, la rueda delantera se desploma y me estrello contra la duna, con el casco por delante. Nuestros compañeros marroquíes están encantados, ¡ninguna GS moderna ha llegado tan arriba! El segundo intento es mejor, coloco la GS en lo alto de la cresta de la duna con una precisión milimétrica y me siento campeón del mundo de rally por un instante, mientras mis amigos me animan.

Tras esta experiencia feroz, ya no hay límites y conducir off road en Marruecos lo siento como ir en una alfombra mágica. Los movimientos sobre las estriberas de la GS son similares, la moto se puede dirigir con poco esfuerzo y un mínimo desplazamiento del peso, y son posibles las maniobras evasivas a la velocidad del rayo para evitar una piedra que se desparrama por la pista en el último momento.

El camino se dirige hacia el oeste a lo largo de la frontera argelina, una fuerte tormenta de arena se interpone en la ruta, la experiencia paisajística en Marruecos es abrumadora, a veces, perdón por el tópico, te sientes como en el plató de rodaje de "Memorias de África". La GS es tan brillante en las pistas de arena profunda que atraviesan Erg Chigaga como en el lago salado seco, donde lo suaviza casi todo a velocidades de unos 180 km/h.

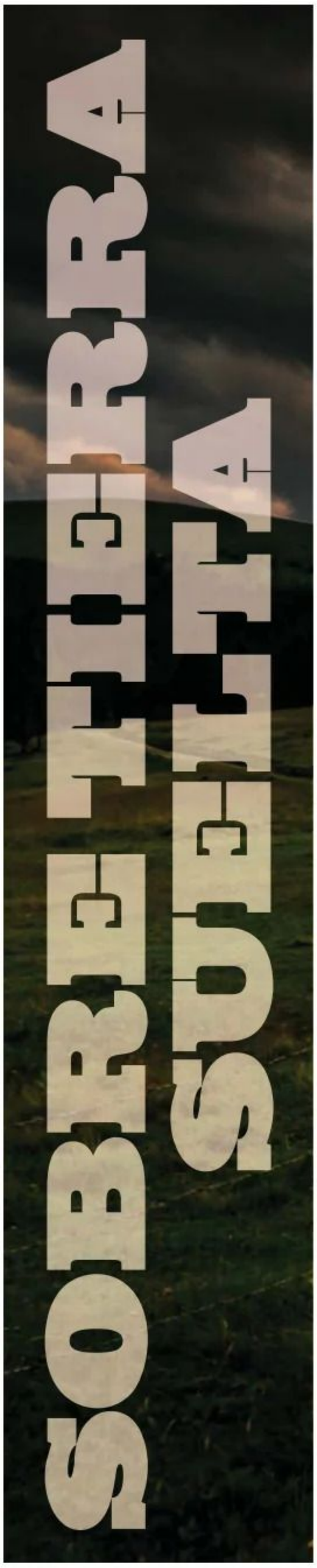
A esta velocidad, es como conducir en una burbuja, tu visión del mundo, de la pista y tu percepción cambian. Hacia el norte, en dirección al Atlas, las pistas vuelven a ser más difíciles, las piedras y las rocas exigen precaución, y a menudo tengo que detenerme para memorizar el bello panorama. Un cielo azul arriba, la capa de nieve de las montañas abajo, piedras y arena de todos los tonos posibles entre marrón, verde, rojo y blanco, las acacias en los cauces de los ríos y a veces el verde exuberante de pequeños campos de cereales. El Rally Lamas entra en su romántica fase final, y deliberadamente hay menos especiales durante el día para que los participantes puedan disfrutar más del panorama.

Tras unos 3.000 kilómetros por pistas de rally en África, aparco la GS en la meta de Er Racchidia sin ningún problema técnico. Durante dos semanas en África, la moto me proporcionó una serie de emociones condensadas y con las habilidades de conducción adecuadas, la GS 1300 te lo puede dar todo de una sola vez. Por eso, el proyecto "África 2024 GS 1300" ocupará para siempre un lugar en lo mas alto de mi amplia lista de aventuras en moto. **MV**

KLAUS NENNEWITZ.
FOTOS: **ANDREA PATERNÒ & KLAUS NENNEWITZ.**

CARINTIA EN AUSTRIA

Carintia es la región que se encuentra en el sur de Austria, lindando con Italia y Eslovenia, un lugar en que, en su extremo oriental, el fotógrafo Uli Biggemann ha logrado explorar con su moto caminos secretos con el apoyo de un lugareño que sigue queriendo mantenerlos vírgenes para el gran turismo.



La pequeña senda asfaltada serpentea colina arriba, hasta llegar a una pequeña iglesia a la derecha, con el parque de bomberos a su izquierda, hay tilos milenarios delante, con abejas atareadas zumbando y sorbiendo néctar de las flores. Por detrás se encuentra la granja de los Deixelberger, que es también el centro de Gräbern, una serie de casas dispersas que en total cuenta con menos de 200 habitantes. Y eso es todo lo que hay. Gräbern se encuentra en el centro del valle de Lavanttal, a 923 metros sobre el nivel del mar. En un día despejado se puede disfrutar de una vista de 50 kilómetros, desde los Alpes Seckau hasta los Karawanken.

Pero no he viajado a este paisaje de cuento de hadas para disfrutar del idílico paisaje. En realidad, mi intención es disfrutar del polvo y la gravilla. Sin embargo, ¿dónde se puede conseguir si en casi todos los lugares que conozco no lo está? Y cuando es posible, en realidad son recorridos bien cortos En mi región natal, el Sauerland, en el oeste de Alemania, una carretera asfaltada que sea tan estrecha como la que lleva a Gräbern está considerada una "pista de tierra", y en casi todas hay en su entrada una señal de "prohibido el paso". Aquí, en esta parte de Austria, en cambio, se llaman "Güterwege" (senderos), y, qué maravilla: está permitido el paso, también en moto. Incluso, y por lo que había oído, a veces donde acaba el asfalto.

CON CONOCIMIENTO

Lo primero que tengo que hacer es preguntar a alguien que realmente conozca la zona. Y la mejor opción es Martin Deixelberger, restaurador y agricultor de la granja del centro de Gräbern. A sus veintitantos años, regenta aquí, en medio de la nada, un hotel especializado en turismo en moto junto con su compañera Paulina, su abuela y el aprendiz Fabian. Además del tractor y una serie de máquinas agrícolas, tiene una gran KTM 1290 Superadventure, que está más que sobre potenciada para estas pequeñas carreteras, pero que espera pacientemente a Martin para sus excursiones campestres.

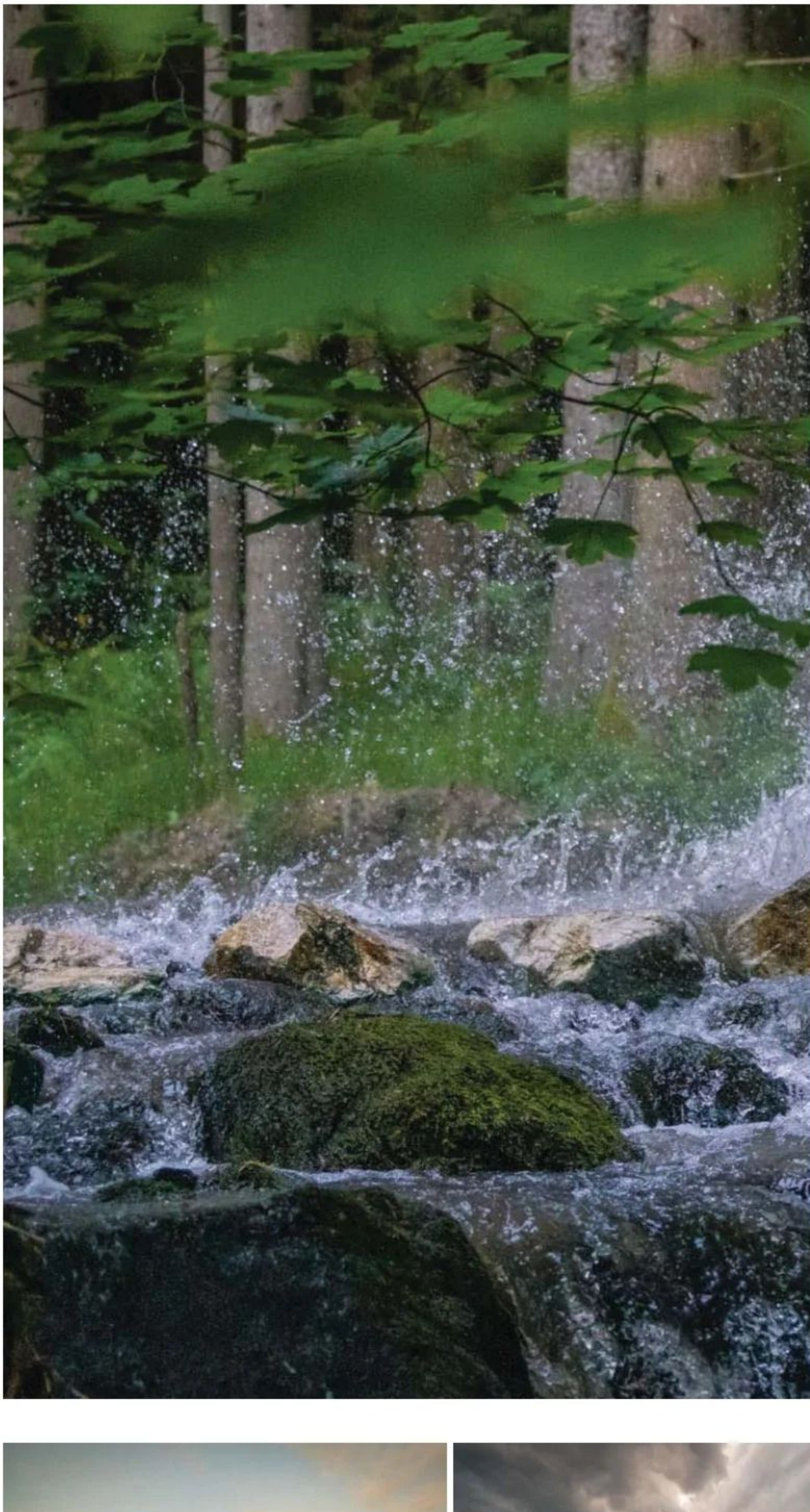
Más allá de la cinta negra de asfalto, los caminos de Carintia permiten disfrutar de unos paisajes de ensueño, que serían inalcanzables sin un guía como Martin.

Suena el despertador a las cinco de la mañana, nos servimos un café doble directamente en el ventrículo izquierdo y nos ponemos en marcha. Martin se tambalea con pies ligeros, me resulta imposible seguirle. Pero como guía turístico experimentado, espera en cada desvío que pueda provocar confusión. Le sonrío y se pone en marcha de nuevo. Pero que no cunda el pánico, estoy de vacaciones, así que si me adelanta me lo tomo con calma, no hay prisa. En cualquier caso, al final tengo que avisarle para que vaya más despacio, unas ráfagas y lo entiende. "Déjame ir delante para poder parar a hacer fotos". Al fin y al cabo, estoy haciendo un reportaje de este viaje y necesito plasmar el recorrido en imágenes.

A partir de entonces, las cosas se vuelven un poco más relajadas también para mí. Seguimos viajando por carreteras estrechas todavía asfaltadas. Luego subimos el Klippitztörl, un pequeño puerto a 1.642 metros, por una pista en buen estado. Nos detenemos a unos 1.500 metros y me dice que ya puedo apagar el navegador, ya no va a servir de mucho y así no se descubre la ruta. Vamos a partir de ahora a disfrutar de la tierra, es cuando se van a desvelar sus secretos: Caminos de grava, a veces simplemente sendas, y todas sin una señal de prohibición que nos impida seguirlas. Así que subimos fuera de la carretera hasta la cima de una montaña que no conozco, y experimento uno de los momentos más geniales de mi viaje fotográfico de cinco semanas por los Alpes de este año. Dejo volar el dron y nos hago una foto como súper héroes en la cruz de la cumbre. El tiempo se detiene. Ya ha pasado medio día y hay que pensar en comer, algo que es posible en un refugio de montaña. Allí nos sirven "Frigga" unos huevos con patatas, queso y bacón que tomamos para desayunar, pero es una comida tan contundente que podría servir para el resto del día.

Salimos de nuevo y ya es por la tarde. El calor sigue siendo agobiante en Carintia. Nos refrescamos primero y luego nos adentramos en el bosque. Seguimos sin ver una señal de prohibición, pero hemos debido adentramos demasiado y cuando queremos volver a salir, nos encontramos con una barrera y no vemos ninguna posibilidad de avanzar ni a la derecha ni a la izquierda. Poco a poco empieza a oscurecer y nos ponemos un poco nerviosos. ¿Encontraremos la salida antes de que se haga de noche? Para distraerme empiezo a cantar "Hansel y Gretel se perdieron en el bosque". Me acuerdo de cuando tenía 15 años y montaba por el bosque de al lado de mi casa con una moto de cross de dos tiempos de 250 cc sin matrícula ni seguro, sin ni luces ni intermitentes. En aquella época no tenía conciencia del peligro. iba vestido sólo con un mono de mecánico, botas de agua y un casco en la cabeza. Realmente iba por el bosque demasiado deprisa, si hubiese tenido una caída seria, probablemente seguiría ahí tumbado hoy.

Ahora todo es diferente, vamos en moto con matrícula, carné de conducir, circulamos legalmente y, al menos yo, dispongo de una cabeza que evalúa los riesgos de una manera enormemente ampliada. Afortunadamente, antes de que oscurezca



Martin y Paulina fueron unos excelentes anfitriones. Desde frondosos bosques alcanzamos la cumbre de algunas montañas que nos deslumbraron con su mágica luz. Carintia ha sido una verdadera sorpresa, todo un descubrimiento.

del todo, volvemos a tener asfalto bajo las ruedas e intercambiamos las motos. Martin ha puesto la palanca de freno a una distancia inalcanzable para mí. Utilizo mucho el freno trasero, pero no puedo usarlo en la KTM. Él, en cambio, lo tiene muy fácil con mi DesertX, y se me escapa enseguida.

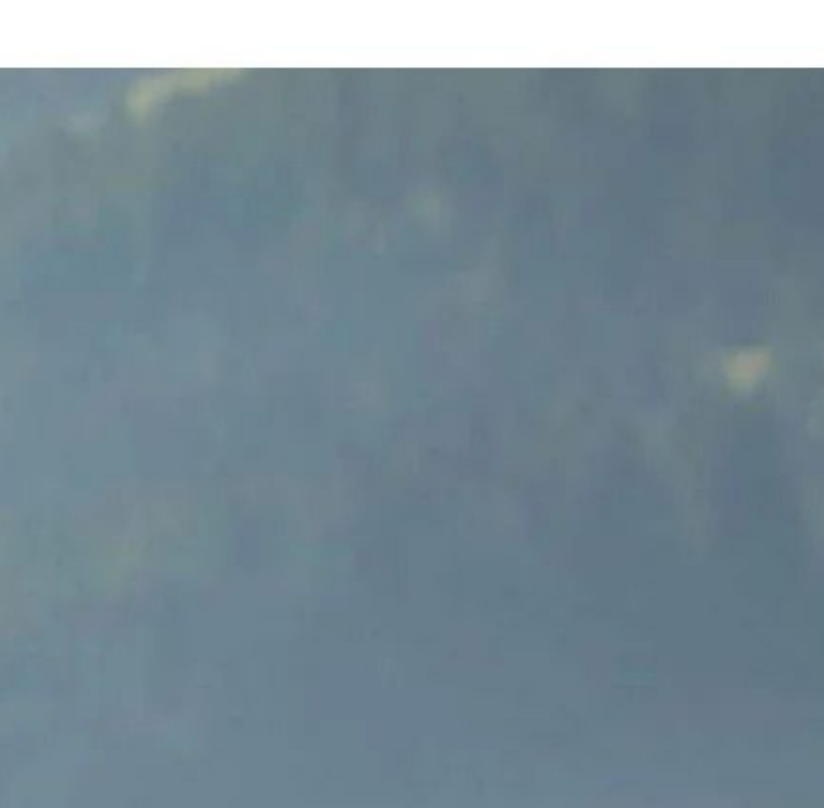
Poco antes de llegar de nuevo al hotel, los jóvenes del pueblo nos paran. Hay cuatro chavales sentados junto a una fuente que están enfriando cervezas en el agua que fluye. "¡Venga, tomad un trago!". Nos acogen con una gran hospitalidad. Les digo que no, que eso de beber y conducir es incompatible, pero insisten: "¡Venga, vamos!". Martin me dice que sólo nos queda un kilómetro para llegar a la casa. Muy bien, ¡nos tomamos una! Los jóvenes y Martin hablan en dialecto del que no entiendo ni una palabra, pero es tan divertido que acabo sudando mucho del alcohol que he bebido mientras no dejo de reirme. Pero aún me queda algo dentro de mi organismo, y de vuelta al camino tengo un patinazo en la rueda delantera que quizá no hubiera tenido sin alcohol. La conclusión: es "Don't drink & f***in drive!".

El broche de oro en el jardín del "Deixelberger Hof" es un buen plato de salchichas de Carintia y otra gran cerveza fría. Todavía hace mucho calor, el grillo gorjea su canción y el tiempo resplandece a lo lejos. De camino a la cama, tengo otro gran resbalón, esta vez con el pie delantero.

Al día siguiente, Martin me vuelve a pedir que apague el navegador. No tengo inconveniente en hacerlo, porque estamos totalmente de acuerdo: si hacemos públicos los consejos de los expertos, se acabarán estas vacaciones paradisíacas. Sigo a Martin y me alegro. Cuando Martin tiene prisa y quiero seguirle, llego realmente a mis límites. Pero ahora su compañera Paulina está sentada detrás como pasajera y frena dinámicamente, así que puedo seguir el ritmo de la KTM razonablemente bien. En el lugar de Paulina, sin embargo, probablemente lucharía por seguir siendo el jefe de mi tracto metabólico.

Subimos otra montaña que no conozco, grandes nubes de tormenta vienen hacia nosotros, ¡una luz estupenda para las fotos! Acabamos delante de un refugio alpino, hago unas cuantas fotos más de nosotros dos. En el camino de vuelta las nubes tormentosas nos empujan para evitar que nos alcancen, pero la luz se vuelve aún más espectacular. Sin embargo, abandonamos el paisaje de la montaña y el aburrido tráfico de la ciudad hace que desista de hacer más fotos. Además, tenemos que seguir adelante, Martin y Paulina se van a ir de vuelta a la granja, y yo continúo mi viaje fotográfico por los Alpes. Por detrás de Wolfsberg, la subida es espectacular, y Martin vuelve a alejarse de mí mientras Paulina me saluda de nuevo. Sonrío bajo el casco, pienso en estos dos días de caminos por el campo de primera categoría y me doy cuenta de que ha sido genial, ¡me encantaría volver a hacerlo! **MV**

TEXTO Y FOTOS: **ULI BIGGEMANN.**



En determinados momentos, Martin pide que apague el navegador. Hay que mantener el secreto de los caminos a salvo del turismo masivo. Los bosques de Carintia están llenos en encanto.

ENTREVISTA CON TOM VIALLE

LA PARTIDA CONTAGIOSA

Cuéntanos un poco cómo ha ido la temporada de supercross para ti.

- "Ha sido una gran temporada, incluso aunque la primera carrera tuve una caída en la salida y tuvimos el peor resultado (18º). Pero luego fui capaz de estar en el pódium en casi todas las carreras que quedaban. Mi objetivo era ser consistente durante todo el certamen y por supuesto fui capaz de ganar en Daytona y, justo a continuación, Birmingham. Este año estaba mejor preparado, y quiero dar las gracias a Ian Harrison -Manager del Team KTM USA- y a todo el equipo porque tuvimos un invierno muy bueno y creo que la moto mejoró mucho con respecto al año pasado".

- Eres un piloto que se cae y se lesiona poco. ¿Es una estrategia tuya o simplemente cuestión de suerte?

- "Creo que si quieres ganar un campeonato tienes que mantenerte a salvo y evitar las caídas. Eso me pasó en 2021, cuando iba liderando el campeonato -en MX2- y me lesioné la mano, lo que me hizo perderme varios Grandes Premios y ahí básicamente perdí mis opciones. Este año creo que he sido muy consistente, ya desde la pretemporada, evitando cometer riesgos excesivos cuando no me sentía del todo cómodo. Hubo un par de carreras en las que no pude luchar por la victoria, pero aun así logré llegar al pódium. Esos días, en los que sacas un buen resultado pese a no sentirte bien, son los que te ayudan a ganar campeonatos".

- A finales del año pasado participaste por primera vez en Supercross de París. ¿Qué supuso eso para ti?

- "Como piloto francés, el Supercross de París es una de las carreras más importantes, y la experiencia fue fantástica. Pese a que no pude ganar, esa carrera fue muy importante porque allí me di cuenta de que estaba yendo por el camino incorrecto en lo que respecta a la puesta a punto de las suspensiones. Nos habíamos pasado de firmeza, y al volver aquí empezamos a probar un ajuste más blando que nos ha funcionado mejor. Seguramente sin la experiencia de esa carrera no nos habríamos dado cuenta a tiempo".

- ¿Qué diferencias hay entre la KTM que usabas en Europa y la de Estados Unidos?

- "La moto de supercross es muy diferente a lo que estaba acostumbrado en los Grandes Premios. Especialmente, las suspensiones, que son mucho más duras de lo que podríamos usar en supercross. Fue duro, francamente, porque no solo tuve que acostumbrarme a pilotar en un circuito de supercross sino además hacerlo con una

Sin aspavientos, ni espectáculos, ni proclamas de macho alfa. Tom Vialle irrumpió en el Mundial de MX2 por la puerta de atrás y en apenas cuatro años se llevó dos sorprendentes títulos. Misma estrategia, la que ha empleado el piloto francés en su salto al supercross americano para llevarse, a la chita callando, su primer título en su segundo intento. Cual espía sigiloso pero efectivo, Vialle es un piloto con licencia para campeonar.

16
120

moto con la que no estaba familiarizado. Sin embargo, la moto que uso en los Nationals sí que he tratado de que se parezca lo máximo posible a la que tenía en MX2. El chasis es más o menos lo mismo, y lo que más cambia es el motor, porque aquí podemos emplear una gasolina diferente, que es más fuerte. De hecho, cuando el año pasado volví a Europa para correr en Las Naciones noté más que nunca esa diferencia, pues la moto en bajos reacciona diferente".

- Puedes hablarnos un poco de cómo es entrenar habitualmente con Chase Sexton. ¿Se reduce a las jornadas de moto solamente o también entrenáis el físico junto?

- "Sí, después del año pasado cambié mi plan de entrenamiento -previamente, con Aldon Baker-. Debo darle las gracias a Chase por acogerme, porque hemos tenido unos entrenamientos juntos muy buenos, tanto en invierno, desde noviembre, como una vez empezada la temporada, muchas veces acompañados también de Levi Kitchen. Además, ahora tengo a Peter Park como preparador físico y ha sido un cambio muy bueno para mí, porque en cierta manera era similar como había estado entrenando antes en Europa, donde estuve cuatro años con Joël Smets. Obviamente, como el supercross era todo nuevo para mí no tenía muy claro lo que necesitaba, pero ahora lo he descubierto y me siento muy confiado. Con Chase también entrenamos juntos en la moto casi todos los días. Cuando no estoy sobre la moto me acerco a verle y sin duda me ha servido para aprender y mejorar. Está claro que Chase es uno de los mejores pilotos del momento y tenerlo como compañero de entrenamiento es fantástico. Además, este año también estoy teniendo la ayuda de Marvin Musquin y todo ello está claro que se ha notado en mi gran progreso".

- ¿Cómo trabajar con Musquin, un piloto que, casualmente, tuvo una trayectoria muy parecida a la tuya hasta ahora?

- "Sí, es curioso, porque lógicamente yo sabía quién era Marvin pero no lo conocía porque es mayor que yo y no habíamos coincidido en las carreras. De hecho, no recuerdo demasiado de su época en el Mundial porque yo era muy pequeño, pero sí que lo seguí mucho cuando corría en supercross. Cuando llegué aquí lo conocí en persona por primera vez y enseguida nos llevamos bien. Pero sí, nuestra trayectoria es muy parecida, porque ambos ganamos dos títulos mundiales antes de venía a América. Otra coincidencia es que él ganó su primer supercross el segundo año, y en Daytona, ¡justo igual que yo! Es una historia chula y, obviamente, Marv ha sido un gran piloto de supercross, con muchas victorias, así que es una gran ayuda a la hora de saber cómo afrontar las carreras y corregir mi pilotaje".

- Tu familia ha jugado un papel importante en este cambio, con tu padre siendo tu mecánico de entrenamientos y tu madre y tu hermano yendo contigo a Estados Unidos.

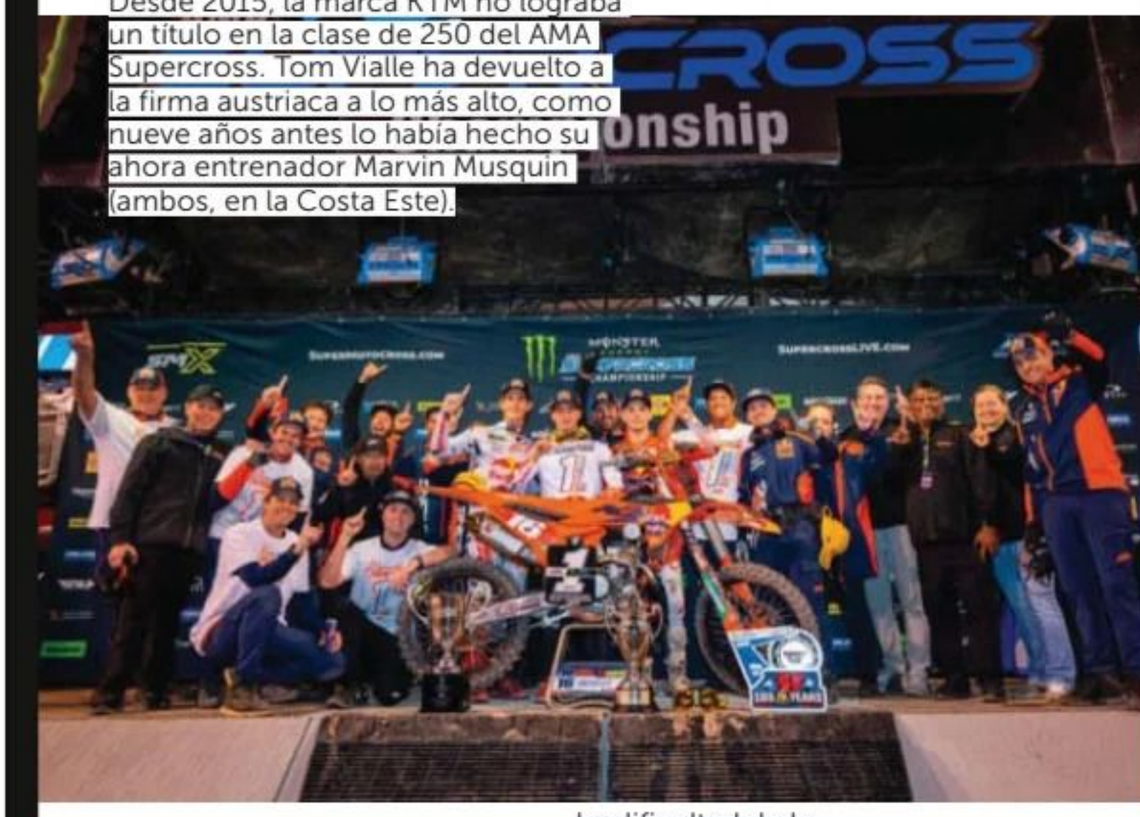
- "Cuando vine aquí me acompañaron, y sinceramente no sé si hubiera sido capaz de hacerlo yo solo, porque es un cambio de estilo de vida muy importante. Mi padre siempre está conmigo en los entrenamientos y me conoce muy bien, así que es un gran apoyo y a veces me sorprender porque es capaz de ver cosas de las que yo no me doy cuenta. Él fue un gran piloto en su época y también vino a correr supercross, llegando a ganar varias clasificatorias y me parece que terminó cuarto en una final. Así que para él también es genial formar parte de todo esto. Si no hubieran venido conmigo no creo que me hubiera atrevido a venir. Desde Europa no parece que vaya a ser un cambio tan grande, pero sí que lo es, especialmente el primer año".

- Las reglas en Estados Unidos permiten a los pilotos de 250 quedarse casi para siempre en esa categoría. ¿Tú has pensado algo acerca de subir a 450?

- "Sí que lo he pensado un poco. Mi primera temporada en el Mundial de MX2 fue en 2019, cuando terminé cuarto, y un año después gané mi primer título. Y aquí en Estados Unidos ha sido parecido, el primer año terminé séptimo o por ahí, y en este segundo año he sido campeón. Es bastante sorprendente haber hecho casi lo mismo. El año que viene tengo intención de defender mi título de 250 en supercross. Con respecto a la 450, sí que lo he comentado un poco en familia pero es algo que tenemos que hablar más en serio con el equipo y con KTM. Sin duda, no tengo planeado estar siempre en la clase pequeña y espero no tardar mucho en subir a 450". **MV**

Texto: **MOTO VERDE.** Fotos: **KTM (ALIGN MEDIA).**

Desde 2015, la marca KTM no lograba un título en la clase de 250 del AMA Supercross. Tom Vialle ha devuelto a la firma austriaca a lo más alto, como nueve años antes lo había hecho su ahora entrenador Marvin Musquin (ambos, en la Costa Este).



La dificultad de la adaptación de los pilotos europeos al supercross no se reduce a los obstáculos del circuito, sino también a una puesta a punto de la moto muy diferente.

En su primer año (2023), Vialle ya mostró una gran velocidad en las pistas indoor pero los fallos y las caídas le alejaron de las posiciones de cabeza. En 2024, ha alcanzado la consistencia que buscaba.

De izquierda a derecha: Tom Vialle, Chase Sexton, Jade Dungey (mecánico), Aaron Plessinger y Marvin Musquin.

La temporada empezó complicándose para Tom con una caída en la salida de la primera cita, que le relegó hasta el 18º puesto en la final de Detroit. Desde entonces, el francés sumó dos triunfos y cinco pódiums en las ocho pruebas restantes.

Tom Vialle festeja en Daytona su primer triunfo en supercross junto a su madre, su hermano y su padre Frédéric Vialle.

Ian Harrison (Team Manager), Vialle y Roger De Coster (Motorsport Director). KTM siempre ha sabido sacar muy buen partido de sus pilotos europeos para aprovechar su talento en las competiciones norteamericanas.

GUILLEM FARRÉS

A sus 21 años Guillem Farrés ha logrado lo que muchos sueñan: competir en los certámenes USA AMA de cross y supercross, haciéndolo como piloto oficial. El Summum para cualquier piloto de cross y que para él ya es una realidad. Eso sí, la mala suerte con las lesiones le están frenando su carrera deportiva allí.

SUMMUM

- ¿Cómo empiezas en el cross?

- "A los 4 años me regalaron una moto los Reyes Magos, mi padre montaba a nivel aficionado en Cataluña. Creo que mi primera carrera no fue hasta los 9 años. Siempre me había dado vergüenza correr delante de la gente. Al final yo iba en moto los domingos un poco una actividad en familia, con amigo y nunca me lo había tomado como algo serio. Incluso nunca iba a circuitos: siempre por el campo".

- ¿Y competir?

- "Empiezo a correr endurets porque corría con mi padre, él me seguía detrás y lo hacíamos como actividad de familia... Al año siguiente, con 10 años, ya empecé a hacer motocross, solo por Cataluña con una 50. Al año siguiente cuando subí a 65 hice mi primer campeonato de España, en 2012, y desde ahí hasta ahora".

- ¿Recuerdas tus primeros nacionales?

- "Empiezo a correr el Campeonato de España de 65 con Kawasaki. Después en 85 también lo hice con Kawa y en mi segundo año me salió una oportunidad de hacer el europeo con compañeros de equipo como Gerard Congost y Oriol Olivé e hice dos temporadas. Pasé a 125 con el equipo Kawasaki España Prodecom y después seguí en 125 con Husqvarna, privado, pero se complicó un poco la cosa porque no tenía tantas ayudas. Solo hacía el Campeonato de España, pero hice una carrera del Europeo MX125 en la que estuve liderando una buena parte y ahí me salió una oportunidad para correr en 2019 125 el Europeo completo con KTM de un equipo belga".

- ¿Se te dio bien?

- "Fue una buena temporada y cogí mucha experiencia y para el 2020 estuve dentro del equipo de la Federación Española que tuvimos un año buenísimo. Me lo pasé en grande entrenando con mis compañeros David Braceras, Gerard Congost... Todos tuvimos podios, fue un año impresionante y pasé a 2021 me tocaba dar el paso a la 250 y se me complicó un poco con un accidente de tráfico en el que se me cortó un dedo. Estuve bastante liado, perdí toda la temporada y en 2022 volví a correr Campeonato de España y de Europa y estuve lidiando con unos problemas de antebrazos, me acabé operando, y fue un poco rara al principio. A mitad de año acabé cambiando de equipo, me fui a Alemania a correr el ADAC con el equipo Raths y fue súper bien. A raíz de ganar el ADAC me salió la oportunidad de ir a Estados Unidos, con un chico alemán que no conocía de nada. Me llamaron de Yamaha para ir a probar y cogí el avión al día siguiente, solo, me fui para allí y empezó toda la historia americana".

- Entonces ya jugaba Nani Roma un papel importante contigo

- "Sí, desde 2018 ha estado apoyándome. Nani me ha ayudado muchísimo como mánager, el ir a entrenar, hemos compartido muchísimos momentos, ha venido a EE.UU. a verme unas cuantas veces. Él ha tenido un papel muy importante en toda mi carrera deportiva desde que he empezado a ser profesional".

- ¿Cómo fue tu llegada a EE.UU.?

- "En 2022 me fui allí un poco en shock, no estaba en situación aún. Me iba al rancho de Ricky Carmichael, en un equipo oficial, nunca había estado en uno, y me fue bien. Corrí dos carreras del AMA hice buenos resultados, con un sexto como mejor. En 2023 firmé con Yamaha para correr, solo motocross, entrenando supercross en la pretemporada para coger experiencia ya que es otro mundo diferente y tardas un poquito en acostumbrarte. Tras algunos problemillas con el visado, empecé muy bien la temporada de motocross, pero en una pequeña caída en una salida en la tercera carrera me rompí el húmero y perdí toda la temporada. Me recuperé y para 2024 había firmado con Husqvarna oficial, supercross y motocross. Todo iba muy bien hasta que tuve una caída entrenando, por un problema mecánico, y me rompí el fémur. Me vine a Madrid para tratarme en Fisioreydes, recuperándome a tope con Miguel y la pierna ya va cogiendo forma y volveremos a la carga".

-Cuando te vas a EE.UU., en ese vuelo, ¿qué piensas?

- "Ilusión, nervios, miedo... un poco de todo, pero al final estaba en shock. Yo siempre había mirado a América como el sueño porque es algo que nos queda un poco lejos, no hay mucha gente de Europa que suela ir allí, pero pasó todo tan rápido, en pocas horas, que estaba en shock. Fui a la primera carrera, llegué a la carrera, no había estado nunca en el AMA, estaba solo, sin nadie, y estaba impactado. No sabía dónde estaba en esos momentos y se me da bien estas cosas que en situaciones como esas no me suelo poner nervioso. A ver obviamente me pongo nervioso, pero no súper nervioso, lo llevo bien y eso me ha ayudado mucho".

- ¿Por qué decides venir a España?

- "Al ser una lesión que podemos decir que no ha sido del todo mi culpa, yo pensé sobre todo en Miguel Quirós. Yo le conocía muy poco, había trabajado con él en las Naciones, pero sé que es un gran profesional. Le llamé y no dudó ni un segundo. Yo estaba súper convencido de que me podía ayudar por la confianza que me transmitió. Cogí un avión llegué a Madrid sin saber dónde iba, no había estado nunca en su clínica y estoy supercontento de esta decisión".

- ¿Venías operado?

- "Sí, porque había peligro de que me pueda tocar la arteria. La operación no fue del todo bien no utilizaron la técnica que debían y se me ha complicado pues tengo algunos problemas en la rodilla y está tardando algo más de lo normal en recuperar. Pero estoy con Quirós solucionándolo todo. Me operé por segunda vez en la clínica Cemtro para arreglar estos temas con la doctora Isabel Guillén y estamos en la recta final".

- ¿Qué tal con el inglés?

- "El idioma súper bien. Mi madre era muy pesada cuando era pequeño y me hizo recibir muchas clases de inglés. Cuando estuve en Alemania era la lengua para entendernos y ya venía un poco aprendido, con buena práctica".

- ¿Qué es lo que más te llamó la atención al llegar allí?

- "Sobre todo la profesionalidad. Yo nunca había estado en un equipo tan serio tan profesional. Solo con ver el rancho donde entrenábamos y los circuitos es otro rollo. Cada día está todo perfecto. Lo que más me impresiona es que entrenas y hay 30 personas del equipo mirándote entre técnicos de suspensión, de motor, mecánicos, entrenadores...".

- Toda esa información, ¿qué haces con ella?

- "Estás siempre probando, intentando mejorar: prueba esto, lo otro... Son muy abiertos en eso y el material, puedes cambiar mil cosas de la moto. De suspensiones, te lo hacen allí mismo. Es la disponibilidad que tienes. Puedes hacer un poco lo que quieres".

- ¿El entrenamiento lo planificabas tú?

- "Está todo súper estructurado. Ellos tienen entrenador, te dicen qué días vas a entrenar, lo que vas a hacer cada día, el día que vas al gimnasio, el que vas en bici, las pulsaciones que vas a llevar, las horas que has dormido, cada mañana tengo que enviar las pulsaciones... va todo muy controlado".

- ¿Dónde vives?

- "Los primeros meses vivía con el entrenador de Yamaha, Gareth Swanapoel, sudafricano y expiloto, y después cogí muchísima relación con Justin Cooper y su mujer y estuve viviendo un año entero con ellos y súper bien, muy contento. agradecido de toda la ayuda. Este año con Husqvarna me he tenido que mudar estoy viviendo con Levi Kitchen, piloto de Pro Circuit de Kawasaki, y nos llevamos de lujo".

- ¿Son muy diferentes los circuitos?

- "Donde entrenamos es muy guapo cada día son unas condiciones impresionantes y las carreras son otro rollo hay mucha afición. Llegas el jueves al circuito y está el paddock del público a reventar la gente se lo toma como una fiesta y hay mucho público. Un recuerdo muy bonito que tengo es el de correr las Naciones con España, la mejor experiencia de mi vida

algo que no había visto, la gente, no lo había visto. Un poquito más de suerte allí y acabamos en el podio"

- ¿Por qué sales de Yamaha?

- "Me lesioné y ya no les interesaba y salió el tema de Husqvarna. Siempre he ido con motos austríacas y me parecía una muy buena opción y estaba muy contento. Hemos hecho una pretemporada muy buena en supercross he aprendido muchísimo. En las primeras carreras iban bien, pero tuve el percance entrenando y es lo que tiene este deporte".

- ¿Cómo es el supercross? Decías que de pequeño eras tímido y no te gustaba correr porque te miraban y llegas a un estadio. ¿Cómo es aquello?

- "Hay 60.000 personas en cada carrera, te sorprende porque montando, no te das cuenta. Escuchas gritos, pero en carrera y no me afectaba que eso es bueno. Es otro rollo la proximidad que hay con los fans en el paddock y todo es impresionante".

- ¿Con el equipo tienes muchos compromisos sociales?

- "Sí, hay mucho. Cuidan mucho la imagen en EE. UU. ya empiezas que si viernes press day, ruedas un poquito, te entrevistan haces mil cosas de estas, después de la carrera también durante la carrera hay unas horas que estás allí con el público firmando autógrafos después está el opening ceremony... es todo muy cercano al público por eso creo que gusta tanto. Te recuerdan aquello de la coletilla de "thanks to my team, to my sponsor". La ropa de viaje que debes llevar, la de cuando estás allí, mil cosas. Al final tienes que cuidar la imagen y ser profesional".

- En supercross ¿qué es lo que más te ha costado?

- "He tenido la suerte de que mis compañeros de equipo son bastante abiertos y me han enseñado mucho, pero es otro mundo".

- ¿Con quién entrenas tú?

- "Con Hampshire, Stewart, Sexton, con Vialle... Es otro rollo por ejemplo saltas un triple de no sé cuántos metros y lo saltas en segunda haces siempre el circuito en segunda normalmente en alguna enlazada pones tercera y en los doubbies siempre vamos en cuarta incluso quinta. El primer día pues iba loco subiendo marcha, bajando, tal... vas hecho un lío. Después los doubbies pues es lo más difícil que hay y sobre todo el timing que hay que lo llaman que es lo de calcular saltos. Una vez has saltado 25 veces pues ya es memoria, pero las primeras veces es lo más difícil hay muchos picos, si pegas corto o largo es todo muy comprimido hay muy poco margen de error".

- ¿Se cuida mucho el saltar y avanzar?

- "Sí, a veces subimos a tercera las enlazadas porque te da más, la moto va más suelta, no vuelas tan alto, lo haces más raso. En supercross es mucho con las piernas si sabes usar las piernas bien tienes mucho ganado, las punteras, el apoyo en los estribos..."

- ¿Cómo es una semana tipo tuya allí?

- "Normalmente hacemos cuatro días de moto suele ser lunes, martes moto... Eso incluye que por la mañana hacemos un poco de yoga antes de rodar. Yo llego al circuito una hora antes y hago 25 minutos de bici para activarme y luego hacemos moto. Cuando volvemos a casa otra vez un poco de bici para recuperar. Los martes hacemos lo mismo, pero después de moto tenemos gimnasio. Los miércoles solo hacemos bici de carretera salimos todos juntos; jueves volvemos a hacer moto lo mismo que el lunes. El programa de moto sí que va cambiando cada día, de vueltas rápidas, depende, pero otro día de moto incluye la bici yoga y viernes suele ser igual que el martes: hacemos moto y gimnasio".

- El circuito de entreno, ¿lo vais cambiando?

- "Donde nosotros entrenamos en el rancho de Aldon Baker tiene tres circuitos de supercross y dos de motocross. En supercross nos movemos muy poco solo vamos a California de vez en cuando que ahí es donde está la sede de KTM &Husqvarna. En motocross sí que nos movemos más, tenemos circuitos bonitos por la zona y salimos un poquito".

- El rancho de Aldon Baker, ¿eso es la meca?

- "Es mucha disciplina todo muy profesional muy controlado, no chafes el césped porque está todo súper bonito el rancho... mucho respeto".

Aunque se ha lesionado prematuramente aún ha podido debutar en competir este 2024 en el certamen SX AMA USA 250, en la Costa Este.

En cualquier terreno se siente cómodo Farrés. En USA ha tenido que aprender a competir en supercross, modalidad desconocida para él.

Esta temporada 2024 Farrés está integrado en la estructura oficial de Husqvarna en EEUU.

La aventura en Estados Unidos comenzó de la mano del equipo Yamaha oficial. Sólo competía en motocross, nada de supercross, y tuvo destacadas actuaciones.

Farrés y su número 309 que ha tenido hasta su salto a Estados Unidos en el que ha tenido que cambiarlo por el 83.

Farrés fue integrante del equipo de la Federación Española para correr en el Europeo de 125, en época del COVID.

Gran oportunidad le llegó al fichar por el equipo alemán Raths para correr en Alemania y en el Mundial MX2.

Farrés siempre ha destacado por su pilotaje fino y preciso. Las lesiones le han lastrado su carrera deportiva.

En su época en el Campeonato de España MX2, con GASGAS, Guillem Farrés consiguió buenos resultados.

- ¿Él os entrena algo?

- "Si, hace todo el programa, viene en bici con nosotros, está en el circuito, lo hace todo Es un tío serio, pero está por la faena, es muy profesional y la disciplina, la profesionalidad, la confianza que te transmite. Insiste en seguir las pautas, no encabezonarte mucho si tienes un mal día y confiar un poco en el proceso".

- ¿Tienes dietista?

- "Sí, Aldon nos mira todo eso, mandamos fotos de lo que comemos... Controla horas que duermes, pulsaciones cada la mañana, para que vean cómo está tu cuerpo si estás cansado... es información de todo. De sexo, no pregunta nada, eh".

- ¿Llegarás antes de que acabe la temporada?

- "Mi prioridad es recuperarme al 100% de la pierna. No quiero arrepentirme de montar o de correr una carrera. La importancia es quedar bien por eso sigo aquí con Miguel en Reydes. Estoy en el mejor sitio, obviamente me gustaría haber corrido pero la prioridad es otra. Soy muy joven, tengo una carrera deportiva larga, 21 años

- ¿La relación con los pilotos?

- "Me considero sencillo, con mis compañeros de equipo me llevo muy bien, incluso con gente de otras marcas, me relaciono un poco con todos, sobre todo con mis compañeros de equipo. Me he encontrado muy buena gente he hecho buenas amistades Justin Cooper por ejemplo, un 10 como persona me ha ayudado muchísimo. Al final todo esto es bonito".

- Hay una parte importante: contratos. ¿Habías firmado alguno en tu vida?

- "Sí, había firmado cuando empecé en 2019. Pero en EE. UU. firmas contratos y t es otro rollo. Es mucho más profesional. Tienes tu salario base y los bonos, que hay muchísimo dinero en ellos. Es lo que tiene EE. UU., mucho dinero en bonus que son muy estándar y el salario, cada piloto diferente. Los bonos están muy estandarizados, cada equipo en 250 tienes sus bonus, y en 450, otros".

- ¿Es muy diferente la moto de cross a la supercross?

- "Sí. Por ejemplo, para SX llevo las estriberas más bajas, montamos unas tijas, bieletas, y basculantes diferentes. Está todo pensado para que la moto funcione mejor en los doubbies.
Cambia mucho el tema de suspensiones, resulta difícil acostumbrarte al principio porque la moto es muy dura, mucho, y para girar no baja y hay sitios que vas incómodo y tienes que acostumbrarte un poco a ir molesto, pero te acostumbras y es lo mejor".

- KTM, Husqvarna y GASGAS son una filial independiente de Austria...

- "Exacto, hacen un poco lo que quieren, como si fueran independientes. Es impresionante la sede que tienen allí te cruzas con toda esta gente que aún no te lo crees cuando estás allí.
De aquí a unos años miraré atrás y lo pensaré de otra manera, pero ahora mismo estás ahí y lo ves como gente normal porque te acostumbras a verlos cada día, pilotos como Sexton, algo que me quedaba muy lejos y ahora estoy allí con ellos".

- ¿Se te acaba contrato con ellos?

- "Sí, era de un año y para 2025, en estos momentos, estamos hablando. Espero seguir y demostrar mi capacidad". **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: **MARCAS.**

JAMIE MCCANNEY

PADDOCK

El piloto de la Isla de Man Jamie McCanney ha protagonizado grandes momentos en la historia del Mundial de EnduroGP. A sus 29 años ha tenido una larga e ilustre carrera endurera y sigue siendo tan apasionado como siempre. Charlamos con el piloto que compite en E1 con el equipo privado Fast Eddy del cuatro veces Campeón del Mundo de Enduro Paul Edmondson.

El piloto de la Isla de Man atesora buen palmarés como *Campeón del Mundo Youth en 2013, Campeón del Mundo Júnior en 2015, varios subcampeonatos mundiales, la victoria en los ISDE en 2022 con Gran Bretaña, e incluso el haber corrido dos Dakar.*

- ¿Cuáles son las cosas diferente de ser pilotos oficial?

- "Muchas son las limitaciones de un equipo privado de un oficial. Por ejemplo, esperar a que se compren las motos de carreras. Como equipo, no recibimos 10 motos de fábrica de una sola vez. Yo tengo una moto de carreras y una de entrenamiento. Mi moto de entreno es la de carreras del año pasado y tiene más de 200 horas de uso y la de carreras me tendrá que durar todo el año. Por ello, hay que ser creativos"

- En tu carrera deportiva has tenido directores de equipo muy interesantes como Thomas Gustavsson (Husaberg & Husqvarna), Marc Bourgeois (Outsiders Yamaha), Franco Mayr (Jolly Enduro) y Paul Edmondson (FastEddy Racing)

- "A todos les falta un tornillo, de una forma u otra. Tuve mucha suerte de empezar mi andadura con Thomas, era muy tranquilo,. hacía su trabajo y te dejaba seguir con el tuyo. Siento un gran respeto por él como director de equipo y por su historial como ingeniero y piloto. Fue agradable pasar a Marc Bourgeois, era muy profesional. Con Franco percibías cuánta experiencia tiene en dirigir un equipo sin pretensiones. Con Eddy hay una historia que

se remonta mucho tiempo atrás. La cooperación con Paul ha sido fantástica, sin su pasión nada de esto sería posible".

-**Hay un gran ambiente en el equipo FastEddy Racing...**

- *"Construimos el equipo desde cero, todos somos amigos, muy diferente a estar en un equipo en el que sólo ves a los mecánicos en las carreras. Que sean amigos antes que mecánicos hace que el ambiente sea genial. Y no sólo en el sentido de "compañeros acogedores" pues como hay mucha confianza, también te dicen las cosas como son cuando no te va bien".*

- Hay hermanos que corren en lo mismo como los Watson, los Coenen, vosotros... ¿Cómo fue correr con tu hermano Daniel?

- *"Muy especial. Dan está semiretirado pero volverá al EnduroGP de Gales. Siempre viajamos y nos alojamos juntos. Incluso estuvimos juntos en el equipo Husqvarna Factory, lo que era algo inaudito. La sensación de que dos chicos normales estuvieran en uno de los equipos más profesionales del mundo fue genial. Hemos sido afortunados de tener nuestra oportunidad profesional y convertir nuestra afición en nuestro trabajo".*

- ¿Había gran rivalidad?

- *"Yo no lo veía así, pero él decía que yo era a quien más le gustaría vencer. Yo era más relajado. En cualquier caso, en enduro eres tú contra el crono y diferente cuando ambos hacíamos cross juvenil. El corría con la rueda grande en 85 cc y yo con la pequeña. Entonce yo era el hermano pequeño que le fastidiaba todo lo que podía. A veces conseguía ganarle y nos peleábamos en el paddock, y mamá nos retenía con gritos. Era divertido. Con el enduro las cosas se calmaron entre nosotros".*

- ¿Cómo fue crecer en la Isla de Man, donde hay una tradición tan grande de deportes de motor y del off road?

- Cada vez es más difícil salir a rodar, como en todas partes. También debido al número limitado de circuitos. Cuando yo era más joven, los chicos podían rodar de forma natural, tener acceso a buenos terrenos y progresar. Ahora es mucho más difícil, hay que planificar el entrenamiento o coger el barco para ir al Reino Unido. En la época de David Knight podías salir del garaje e ir a muchos sitios a pilotar. Yo todavía corría motocross juvenil británico en 2011, cuando David me proporcionó una moto para participar en el Campeonato de Enduro Sprint, mi primera experiencia de enduro. De joven admiraba a David, cómo dominaba el enduro. Tuvimos suerte de que viviera cerca de casa y de verle correr".

- ¿Volverás al Dakar?

- *"No tuve una etapa clara en raid, he vivido cosas buenas y malas. En mi primer Dakar quedé 5º en una etapa y casi gano en Rookies. En el segundo mi moto se rompió el 4º día. Fue una experiencia y la historia podría haber sido diferente si el Covid no hubiera sucedido y yo hubiera podido correr en condiciones. No creo que vuelva".* **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: **ENDUROGP.**

MOTO
YAMAHA

YAMAHA TY 250 R

A ESTE LADO

La Yamaha de trial ya ha cruzado la frontera, y ha saltado "el charco". Su inesperada presencia en nuestro mercado ha despertado una singular expectación. ¿Cómo va? ¿Cuánto cuesta? Vosotros tendréis todas las respuestas una vez alcanzada la última línea de este artículo.

Resulta muy raro ver a una marca japonesa interesándose por el trial, pero lo que parece más raro todavía es ver una moto de estas características rodando por España.

Las Honda de trial, después de los éxitos de Eddy Lejeune en el Mundial, llegaron hasta cerca de nuestras fronteras (Andorra), pero no las cruzaron. Y tras el nacimiento del grupo Montesa-Honda, incluso hubo una pequeña remesa de Cota que se vendió bajo la marca nipona. También Yamaha llegó a tomar parte en el Mundial, aunque de forma más modesta, y ni se nos pasó por la cabeza a los aficionados que alguna unidad llegase a nuestro territorio...

Desde hace unos años estamos viviendo una gran evolución tecnológica en el trial, lo que lleva a considerar desfasados prematuramente a modelos que aún resultan totalmente válidos para subirse por las piedras con garantías. Al igual que ha ocurrido en otras especialidades, muchos pilotos no están contentos si no montan sobre una moto de la última hornada, cuando en realidad existe un gran número de aficionados que hace trial por deporte y no quiere o no puede cambiar de moto cada pocos años.

El trial-excursión es el deporte de estos aficionados, que están de suerte, pues la oferta de modelos ha aumentado últimamente. Además de la Beta Alp y la Montesa Evasión, también está disponible la Fantic Coach. Y ahora se añade la recién importada Yamaha TY 250 R.

Las fábricas europeas parten de un modelo de competición y lo modifican para que resulte más económico y cómodo de conducir. Sin embargo, en Yamaha han optado por retomar una moto de trial "desfasada" y actualizarla convenientemente, a base de decorarla con aire moderno, siguiendo las tendencias italianas de diseño.

AIRE... Y AGUA

Con la refrigeración por agua ya introducida de lleno en las motos de trial de competición, el trial sencillo o de excursión se ha hecho el receptor de los motores de aire. Así, la Yamaha YT 250 R equipa un monocilíndrico 2T refrigerado por aire, con admisión por láminas y carburador TK de 26 mm.

La caja del filtro del aire se sitúa bajo el asiento y no resulta demasiado estanca... Como el cilindro va refrigerado por aire, decidimos pasar por un río y "mojarlo un poco fuera", con el resultado de tener que achicar posteriormente el agua de su interior.

El embrague es multidisco en baño de aceite, mientras que la caja de cambios tiene seis marchas. El conjunto se ve completado con un encendido electrónico CDI y un escape cuyo tramo inicial es muy recto y que termina en dos voluminosos silenciadores.

Más sencillez, encontramos en el chasis de simple cuna cortado frente al bloque y realizado todo él en tubo de acero de sección circular. El bastidor se cierra por debajo del motor con una gran chapa que hace las veces de cubrecárter (entre ambos elementos se intercala una plancha de goma). A pesar de su delgada silueta, sobre todo en su parte posterior, el basculante no dio en ningún momento muestras de falta de rigidez. Por encima del basculante aparece un cubrecadena de chapa, efectivo pero sonoro.

EN UNA RUEDA

No están muy equilibrados los dos trenes de la Yamaha. Muy bien delante y regular detrás. Nos explicamos. En la rueda anterior hay un disco flotante de

El estilo italiano se impone en las motos de trial de estos años, como se aprecia en esta Yamaha de líneas fluidas, estilizadas y decoración colorida.

Pese a haber probado otras motos de trial más ligeras que la TY 250 R, el reparto de pesos de la japonesa posibilita un tren delantero muy liviano y reactivo.

El tren delantero ofrece un gran rendimiento, tanto por la eficacia de la horquilla como por la potencia del freno de disco.

La caja de cambios de seis velocidades muestra un accionamiento algo duro pero un escalonamiento acertado.

A pesar de su delgada silueta, sobre todo en su parte posterior, el basculante no dio en ningún momento muestras de falta de rigidez.

YAMAHA TY 250 R 1991

FICHA TÉCNICA

PRECIO: 454.000 PTAS. (2.728 EUROS)

MOTOR

Tipo: Dos tiempos. **Nº de cilindros:** Uno. **Refrigeración:** Por aire. **Diámetro por carrera:** 68 x 68 mm. **Cilindrada total:** 247 cc. **Alimentación:** Carburador TK de 26 mm. **Encendido:** Electrónico CDI. **Arranque:** A pedal. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Cambio:** Seis velocidades. **Transmisión primaria:** Por engranajes. **Transmisión secundaria:** Por cadena.

PARTE CICLO

Bastidor: Simple cuna desdoblada en acero. **Suspensión del.:** Horquilla convencional con barras de 35 mm. **Recorrido:** 170 mm. **Suspensión tras.:** Monoamortiguador con sistema Monocross. **Recorrido:** 165 mm. **Freno del.:** Disco flotante de 185 mm. Pinza Brembo de dos pistones. **Freno tras.:** De tambor, 130 mm. **Llantas:** DID. **Neumáticos:** Michelin. **Delantero:** 2,75 x 21. **Trasero:** 4,00 x 18.

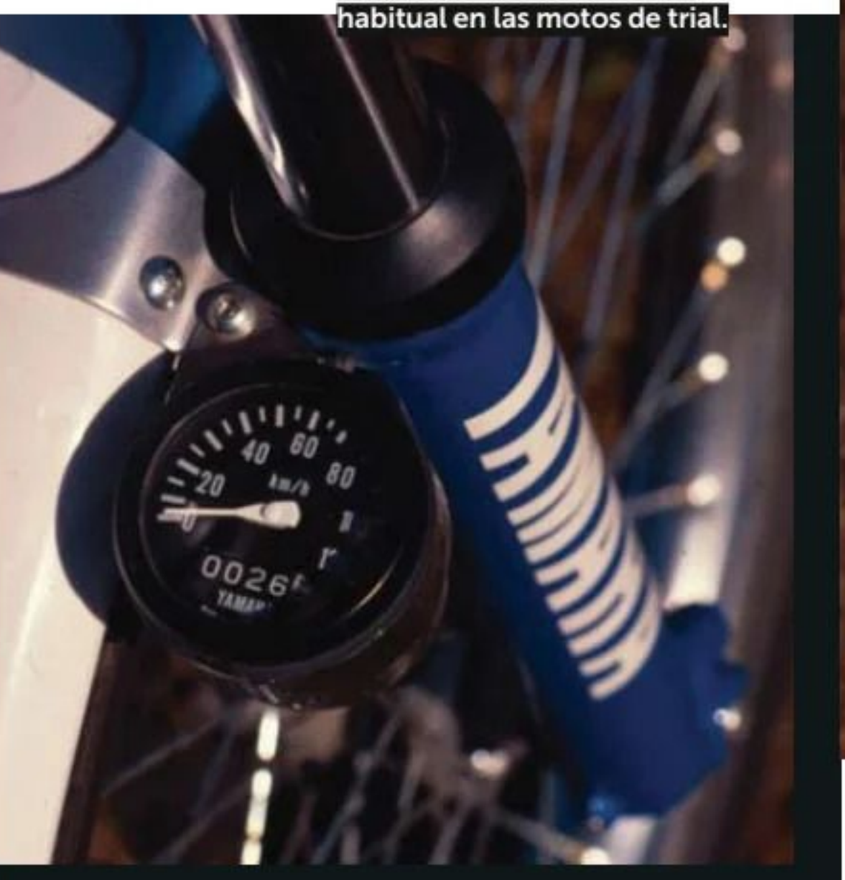
NUESTRAS MEDICIONES

Distancia entre ejes: 1.330 mm.
Altura de asiento: 770 mm.
Distancia al suelo: 340 mm.
Longitud total: 2.020 mm.
Anchura máxima: 800 mm.
Depósito combustible: 3,5 l.
Peso (vacío): 87 kg.

VALORACIÓN

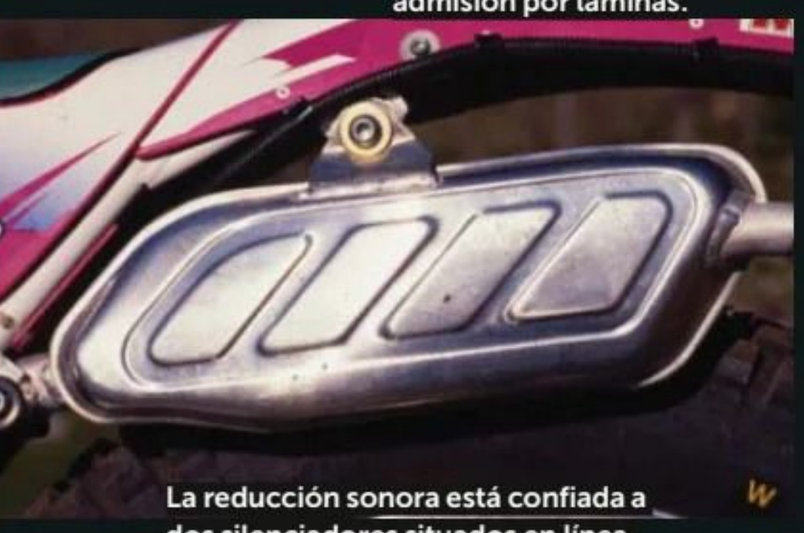
MOTOR: 8
CAMBIO: 8
EMBRAGUE: 8
ARRANQUE: 9
SUSPENSIÓN DELANTERA: 10
SUSPENSIÓN TRASERA: 6
FRENO DELANTERO: 10
FRENO TRASERO: 7
ESTABILIDAD: 8
MANEJABILIDAD: 10
POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 8
ACABADOS: 7
ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 9

MEDIA: 8,3



Singular posición del cuentakilómetros, aunque habitual en las motos de trial.

Motor de dos tiempos refrigerado por aire y con admisión por láminas.



La reducción sonora está confiada a dos silenciadores situados en línea.

La espuma del filtro se suelta a mano, pues únicamente la sujeta una goma.

HORQUILLA EFECTIVA. LIGEREZA DEL CONJUNTO.

SUSPENSIÓN TRASERA. FILTRO DE AIRE POCO ESTANCO.

185 mm, asistido por una pinza Brembo de dos pistones simétricos, con bomba de la misma marca. Este freno presenta un correcto tacto, combinado con una buena potencia.

La suspensión también muestra un comportamiento impecable. Se trata de una horquilla convencional con barras de 35 mm de diámetro, un recorrido de 170 mm y sin reglajes exteriores; pero cuya respuesta no tiene nada que envidiar a algunas de las horquillas invertidas de las motos de trial actuales. Su tarado resulta ideal, y su absorción de baches nos hace directamente olvidarnos de ella, pudiendo concentrarnos más en la conducción.

Detrás, encontramos un freno de tambor al que potencia, realmente, no le falta, pero resulta demasiado esponjoso. Además, el tarado del amortiguador parece correcto, pero el diseño del sistema Monocross no endurece la suspensión al final y no da suficiente recorrido a la rueda, por lo que no consigue evitar que los topes sean relativamente frecuentes.

Nada más montar en la TY 250 R notaremos la ligereza general del conjunto. En realidad, hemos probado motos de trial más ligeras, pero el peculiar reparto de pesos de la japonesa da esa sensación. El tren delantero resulta muy liviano, cargándose bastante más peso atrás, lo que, unido al empuje del motor, hace que la rueda directriz se despegue del suelo con facilidad.

Así, los no avanzados en trial, hacia los que va dirigida esta moto, se sorprenderán de lo manejable que resulta la Yam, puesto que la rueda delantera se puede llevar con facilidad de un lado a otro, mientras que la parte trasera, cuyos movimientos son "coto privado" de los especialistas, se maneja con mayor dificultad.

Del motor se puede resaltar su gran suavidad a cualquier régimen, mostrando unos buenos bajos y una considerable estirada. Su carácter es agradable, y adaptado al uso que se le pretende dar a la moto. El embrague tiene un tacto muy blandito en la maneta, aunque responde algo brusco. El cambio de marchas, por el contrario, va algo durillo, pero el escalonamiento entre las marchas está bien estudiado.

Y para terminar, el tema "de los ceros". Por configuración, la Yamaha debería ser una moto barata, aunque al ser un modelo de importación las cosas siempre cambian... De ahí la sorpresa, pues no sólo no supera el medio millón, sino que se queda bastante por debajo: 454.000 pesetas (incluido un IVA del doce por ciento, lo que no da posibilidades de matriculación).

Un precio, que no está nada mal si consideramos el de las otras motos de trial-excursión como la Beta Alp (485.000 pesetas), Montesa Evasión (438.000 ptas.) y Fantic Coach (500.000 ptas). **MV**

GABRIEL GÓMEZ.
FOTOS: **ARCHIVO MOTO VERDE / EMILIO JIMÉNEZ (D.E.P.).**

Conclusión

El trial-excursión es el deporte que muchos aficionados hacen domingo tras domingo. Y éstos están de enhorabuena por la creciente oferta de modelos para este nicho del mercado, con la incorporación de la recién importada Yamaha TY 250 R. Nuestra protagonista puede ser considerada como una opción interesante si nos atenemos a su calidad de japonesa y a su razonable precio.

AMSTEL
BIER
CAMEL
47
CHALLENGE
OAKLEY
CAMEL
7
CHALLENGE
CAMEL
48

SUPERCROSS AMA USA VS SX MUNDIAL FIM

HOMBRE RICO, HOMBRE POBRE

Una fórmula tan espectacular y atractiva como es el supercross, costó que se hiciera un hueco dentro de los campeonatos FIM, y durante mucho tiempo fue el hermano pobre del motocross. Todavía hoy arrastra el estigma de ser un campeonato secundario.

En Europa las cosas se hacen de otra manera. Cuando los norteamericanos se inventaron el supercross en 1972, los prebostes de la FIM estaban a otras cosas, regulando con cierta estrechez de miras la competición motociclista, con su rígida y burocrática forma de hacer las cosas. Cualquier decisión dependía de un sesudo debate, un periodo de prueba, un evaluación posterior, y todo formando parte de un proceso burocrático excesivamente lento y farragoso. Al otro lado del charco siempre fueron más prácticos y sobre todo, más pragmáticos.

A nadie se le escapaba el enorme potencial del motocross como evento espectacular, pero los circuitos de motocross no eran muy accesibles ni resultaban excesivamente cómodos. A los norteamericanos, habituados a espectáculos en los que los espectadores disfrutaban de las máximas comodidades –un aparcamiento fácilmente accesible, un buen asiento y, a ser posible, comida y bebida en abundancia-, tampoco resultaba sencillo atraerlos a los circuitos de motocross. Pero haciendo suyo el famoso axioma "Si la montaña no va a Mahoma, Mahoma va a la montaña", decidieron llevar el motocross a la ciudad.

Y así fue como Michael Goodwin creó en 1972 el "Super Bowl of Motocross" en el Memorial Coliseum de Los Angeles, el estadio que en 1984 sería la sede de los Juegos Olímpicos. Allí se construyó un circuito que subía y bajaba por las gradas, saltaba entre los arcos que coronaban la parte superior del graderío, y se llenaba de saltos de todo tipo a lo largo de la pista. Acababa de nacer una nueva especialidad. Y no tardó en darle un nombre de lo más comercial a esta nueva competición: Supercross.

Desde 1974, el supercross se convirtió en un certamen de primer nivel en Estados Unidos, y no tardaría mucho en dejar a las categorías convencionales de motocross, las cilindradas de 125, 250 y 500 cc, en campeonatos secundarios. Mientras tanto, en Europa, estábamos a verlas venir. Las noticias que llegaban de Estados Unidos hablaban de una fórmula revolucionaria y espectacular, y no fueron pocos los europeos, incluidas muchas del estrellas del Mundial, que acudieron atraídas a Estados Unidos por esos cantos de sirena que hablaban de la competición más espectacular del motocross. Y también la más alejada de los ortodoxos cánones europeos.

STADIUM MOTOCROSS

Los responsables de la Federación Internacional de Motociclismo (FIM) se pasaron más de una década mirando de soslayo al supercross. En el viejo continente, y por extensión en el resto del mundo donde el motociclismo se regía por los trasnochados reglamentos de la FIM, lo que sucedía en Estados Unidos era una historia con escasa conexión con la federación. Quizás el hecho de que el AMA, la federación norteamericana, estuviera desconectada de la FIM hasta 1972 explica el evidente desdén con el que se contemplaba esa nueva especialidad nacida en Estados Unidos. Y cuando se quiso reaccionar ya era demasiado tarde: el supercross había arraigado de tal manera

Jim Holley fue el primer campeón del Trofeo Rodil.

Jim Holley muestra su interés por nuestra revista hermana Motociclismo.

Madrid también acogió muchas ediciones de supercross.

Las pistas europeas no tenían la espectacularidad del AMA SX.

El Palau de Sant Jordi de Barcelona fue una cita habitual del Campeonato del Mundo.

Super Bowl of Motocross, el día que nació el supercross.

Jeremy McGrath fue campeón del mundo de supercross.

en el motocross norteamericano que formaba parte de su misma esencia.

Las competiciones de supercross trascenderían Estados Unidos en los años 80, llegando a Europa a lo largo de la década. Los pilotos norteamericanos, concluida su temporada regular en Estados Unidos –supercross en invierno y primavera, motocross en verano- viajaban a Europa para disputar el Motocross de las Naciones y el Trofeo de las Naciones, y ya se quedaban de giro otoñal por el continente, acudiendo al reclamo de las primeras carreras de supercross continentales, donde no les resultaba complicado ganar.

La fórmula del supercross había arraigado con fuerza gracias a su espectacularidad y al acierto de su concepción: concentrar en un estadio, cómodamente sentados, toda la acción, en un sinfín de carreras que se iban sucediendo a lo largo de la tarde-noche, al tiempo que se elevaba el clímax de la competición, que alcanzaba su momento álgido con la gran final. El éxito estaba garantizado, y los aficionados europeos se entregaron sin reservas a esta competición, que vivía bajo el dominio absoluto de los pilotos estadounidenses.

París fue la primera gran capital que abrazó esta nueva competición, pero también resultaron imprescindibles en aquellos días Génova, Bolonia, Ginebra, Goteborg o Amsterdam. El atractivo del supercross caló hondo, y la FIM tuvo que reaccionar.

Y lo hizo, de aquella manera... Su rigidez le impidió aceptar la denominación que se le había dado a la nueva competición, supercross. En la FIM le dieron el pomposo nombre de indoor motocross o Stadium motocross, como si fueran incapaces de aceptar el invento norteamericano. Tardarían años en aparcar eso del "Stadium motocross".

TROFEO RODIL

En 1983 se disputó el European Stadium Supercross Trophy, que fue la primera competición puesta en marcha con la intención de emular el campeonato norteamericano, que estaba a años luz de lo que se hacía en Europa. Hakan Carlqvist se hizo con ese título por delante de Guy Van Gijsegem y Leif Niklasson, en una competición disputada en diferentes carreras de Europa central con muchos habituales del Mundial.

La primera competición de supercross bajo el paraguas de la FIM fue el Trofeo Rodil Stadium Motocross, un campeonato bautizado así en homenaje al presidente de la FIM, Nicolás Rodil del Valle, que había dirigido la institución entre 1965 y 1983 –el más longevo presidente de la federación en toda su historia-, pero cuando se plantean su puesta en marcha en 1985 no tienen claro qué tipo de competición quieren hacer.

Por un lado los hay que plantean hacer un solo evento, algo que resulta muy pobre a la vista de otros que prefieren organizar unas series con varias carreras, aunque en esos días no resultaba claro cuáles podían ser las citas de esta competición. Finalmente se termina de perfilar un calendario de cinco pruebas, comenzando el último fin de semana de agosto, una vez terminado el Mundial, recorriendo varias citas europeas (Goteborg, Nimega, Wembley y Barcelona), para culminar en Los Angeles, alcanzando así rango mundial y rindiendo pleitesía a las raíces de la competición.

La FIM dotó de una jugosa bolsa de premios finales al campeonato. El ganador se embolsaría 45.000 francos suizos de la época, lo cual era una más que jugosa cantidad, destinando 20.000 francos suizos al segundo y 10.000 al tercero, y un total de 100.000 francos suizos en premio para los diez primeros clasificados del campeonato.

Supercross en el Memorial Coliseum de Los Angeles: ¿qué más se puede pedir?

Ricky Johnson, una de las estrellas más deseadas en Europa.

Hakan Carlqvist ganó el primer campeonato de supercross disputado en Europa.

El espectacular marco del Memorial Coliseum de Los Angeles.

Las estrellas norteamericanas fueron habituales en los SX europeos.

Se decide aplicar el reglamento AMA, que permite realizar modificaciones sobre modelos de serie, pero se prohíben los prototipos, lo que provocará un tenso tira y afloja con los fabricantes, que querían aprovechar la competición como banco de pruebas para sus nuevos modelos. Esa falta de interés de los fabricantes limitará el acceso de algunos de los pilotos más conocidos al campeonato, porque no tendrán la autorización de sus marcas, y eso irá en detrimento del campeonato.

La otra gran pega para el supercross son los pilotos norteamericanos. Los organizadores invierten mucho dinero para conseguir tener a las mejores estrellas yanquis en sus carreras, y los habituales del Mundial de motocross, todavía poco acostumbrados a la especialidad, tienen un papel secundario. Sus resultados son más discretos, y sus aspiraciones a los jugosos premios del Trofeo Rodil se ven seriamente reducidas, así que serán pocos los que sigan el certamen. En esa primera edición el título será el norteamericano Jim Holley, por delante del jovencísimo John Van den Berk, un piloto holandés de 18 años que apuntaba alto, pero los protagonistas fueron las estrellas norteamericanas de la época que salpicaron las diferentes carreras del calendario: Jeff Ward, Ron Lechein, Johnny O'Mara, David Bailey...

El Trofeo Rodil permanecerá activo hasta 1991 –ese año lo ganó Pekka Vehkonen-, sobreviviendo no sin dificultad porque nunca alcanza el status que la FIM quería otorgarle. Los supercross europeos plagados de estrellas norteamericanas, como París, eclipsan cualquier otra competición. Los promotores locales del Trofeo Rodil no tienen la capacidad económica de París para atraer grandes nombres, y las carreras en ocasiones tienen una irregular inscripción.

Los accidentes producidos en algunos supercross, en los que sufren lesiones medulares Danny "Magoo" Chandler y David Bailey, provocan la alarma entre los miembros de la FIM. La comisión deportiva decide eliminar de los "stadium motocross" los saltos dobles y triples en 1987, en aras de mejorar la seguridad, descafeinando las carreras. El campeonato seguirá sin despegar, aunque sigue adelante, a veces torpedeado por las propias iniciativas de la FIM.

De cara a 1990, sin abandonar el Trofeo Rodil, la FIM decide poner en marcha una fórmula experimental durante dos temporadas: Master of Motocross. Un campeonato de otoño/invierno, a disputar entre el Motocross de las Naciones y el mes de febrero, que combinaba carreras en circuito abierto con pruebas indoor... El Trofeo Rodil tenía las horas contadas. Vehkonen se hizo con el título en 1991 por delante del norteamericano Mike Fisher, tras un pobre calendario de cuatro carreras: Suecia, Finlandia, España e Italia.

La FIM decide, por fin, crear un Campeonato del Mundo de Supercross en 1992. Sólo tendrá tres carreras: Barcelona, Tokio y Ginebra, pero logra concentrar el atractivo de muchas estrellas norteamericanas en estas carreras, lo que se traducirá en un nombre famoso para el campeón: en 1992 fue Jeff Stanton. Todo ello ayudará a elevar el prestigio, de forma algo artificial, del Mundial de Supercross, en cuyos primeros años se coronarán Guy Cooper, Jeremy McGrath, Jeff Emig o Damon Huffman, entre otros.

Mucho nombre, mucha fama, pero nada pudo evitar que el supercross siguiera siendo el hermano pobre. Y ahí sigue. **MV**

JUAN PEDRO DE LA TORRE.

FOTOS: **MV / SLIB, WIKIMEDIA COMMONS**

ERZBERG RODEO

Treinta años de vida, en los cuales se han celebrado 28 ediciones, alcanzaba la emblemática prueba Erzberg Rodeo, que un año más se ha celebrado en la mina de hierro de Eisenerz, Austria. Una prueba que va más allá de la competición, pues consiste en un evento de cuatro días de entretenimiento y diversión para los amantes de las motos todo terreno.

Como es habitual, la Iron Road ejerció como prólogo determinar los 500 mejores que accederían a la carrera del día siguiente entre los más de 1.300 participantes. Una prólogo en la que el español Josep García volvió a demostrar su endiablada velocidad para llevarse el triunfo por delante de Chris Gunderman.

Ya el domingo, en la prueba de hard enduro puntuable para el Campeonato del Mundo de la modalidad, el propio Gunderman se situó al frente tras la salida, aunque pronto sería rebasado por Manu Lettenbichler.

El búlgaro Theodor Kabakchiev sería el único en poner momentáneamente en aprietos al de KTM, hasta que "Letti" retomó el liderado en el complicado Carls Dinner para empezar a marcas distancia con sus perseguidores y llevarse el triunfo final (y el liderato en la tabla), por delante de unos brillantes Trystan Hart y nuestro Mario Román que firmaron dos grandes remontadas para terminar por ese orden en el cajón.

La cuarta plaza fue para el incombustible Graham Jarvis, seguido de Wade Young, Jonny Walker, Mitch Brightmore y Green Matthew.

Un segundo español terminaría entre los diez mejores, Marc Riba, noveno final, mientras que en la categoría femenina Sandra Gómez fue capaz de llevarse la victoria.

Categoría Adventure

Las grandes motos de tipo trail o adventure bicilíndricas también han tenido su momento de protagonismo en la Erzberg Rodeo, aunque en este caso limitado a la prólogo del sábado Iron Road. En ella, el piloto francés Antoine Meo volvía a llevarse el triunfo a los mandos de una Ducati DesertX convenientemente preparada. Además, Meo y la Ducati terminaron terceros en la prueba de velocidad Akrapovic Speed Chalenge, con un registro de 130 km/h, por detrás de su compañero Patrick Neisser y Chris Gundermann, que llegó a los 134 km/h con su Husqvarna Norden 901.

INFIESTO

ISDE GALICIA 2024

Los próximos días del 14 al 19 de octubre tendrá lugar una nueva edición de los ISDE en la localidad gallega de Silleda. La protocolaria presentación de la prueba tenía lugar en la Diputación de Pontevedra, donde se destacaron importantes cifras del evento que congregará a unos 600 participantes de más 30 países y que prevee un impacto económico en la zona de más de 4,5 millones de euros. El evento ha corrido a cargo de Luis López Diéguez, Presidente de la Diputación de Pontevedra; José Ramón Lete, Secretario General para el deporte de la Xunta de Galicia; Pedro Mariano, Director de carrera FIM 6DAYS; Domenec Fernández, Director Deportivo de la RFME; y José Canda, Presidente de la Federación Galega de Motociclismo.

Campeonato de España de Enduro

La tercera prueba del Nacional de Enduro se celebraba en Infiesto, Asturias, donde la lluvia y el barro compartieron protagonismo con los pilotos. Josep García era mejor durante los dos días de carrera y, pese no librarse de un par de caídas, el de KTM se llevaba la victoria general y se mantiene al frente de la tabla en la Scratch y en Enduro 1. A Josep le acompañaron en el pódium final Antoine Magain y Cristóbal Guerrero, por lo que fueron estos quienes se llevaron el triunfo individual en Enduro 3 y Enduro 2, respectivamente. El Campeonato de España de Enduro afronta ahora un periodo de descanso, pues la competición no se retomará hasta el mes de noviembre, cuando tendrán lugar las dos últimas pruebas en Cózar (Ciudad Real) y Obejo (Córdoba).

[TOP MAN]

CHASE SEXTON

23/9/1999
AMA PRO-MOTOCROSS
KTM FACTORY

En la escena americana Jett Lawrence copa gran parte del protagonismo, pero esto no debe hacernos olvidar el altísimo nivel de algunos de sus rivales. Concretamente, el de Chase Sexton que en la pasada prueba de Hangtown (Sacramento), lograba una hazaña muy pocas veces vistas en certámenes de motocross de nivel internacional. El de KTM se iba al suelo en la primera vuelta de la segunda manga, para iniciar a continuación una tremenda remontada que le llevó desde cuadragésima posición hasta lograr, en la última vuelta, alcanzar la primera plaza y llevarse el triunfo.

FREESTYLE MX

Después del exitoso estreno de la temporada en Múnich ante un lleno total en el Pabellón Olímpico, el Night Of The Jumps regresó a la ciudad alemana de Bremen después de 18 años. Allí estuvieron, entre otros, los tres campeones del mundo de FMX, Maikel Melero, Libor Podmol y Luc Ackermann, que libraron una dura lucha por el campeonato. Ackermann supo sacar partido a su condición de piloto local para llevarse el triunfo por delante de Melero, quien puso en aprietos a su rival con un repertorio de trucos que incluía un espectacular "front flip no hand". Podmol completó el tercer peldaño del cajón.

RACING

ONDA VERDE

MXGP

El Mundial de Motocross sigue sumido en una emocionante situación de "toma y daca" entre los dos principales contendientes en la lucha por el título, Jorge Prado y Tim Gajser. En las últimas pruebas, celebradas en Saint Jean D´Angely (Francia), Teutschenthal (Alemania) y Kegums (Letonia) se repite la pauta bajo la cual Prado se impone en todas las mangas en esco pero Gajser recupera terreno cuando llueve y la pista se embarra, lo que ha llevado al intercambio constante del liderato, que ahora mismo está en manos del esloveno por cuatro puntos de ventaja sobre el español. Ante las lesiones recientes de Romain Febvre (pulgar de la mano) y Pauls Jonass (hombro), Jeffrey Herlings parece el único capaz de inmiscuirse entre Jorge y Tim, y el holandés fue capaz de anotarse su primer triunfo del año en Kegums. En MX2, el duelo es entre los pilotos de Husqvarna, Kay De Wolf y Lucas Coenen, aunque el primero es quien se mantiene destacado en la provisional.

WMX

El circuito alemán de Teutschenthal era el escenario de la tercera prueba del Mundial de Motocross Femenino (WMX). La cita comenzaba con la ausencia de Courtney Duncan, que se lesionaba la rodilla durante un entrenamiento los días previos a la carrera. Así, Lotte Van Drunen y Daniela Guillén extendieron su ajustado duelo, con éxito para la española en la primera manga, en la que se llevó la victoria, aunque en la segunda terminaba cuarta, dos puestos por detrás de Lotte, por lo que la holandesa se mantiene primera con 8 puntos de ventaja sobre la española. Ambas, no obstante, fueron superadas por Larissa Papenmeier, que se anotaba el triunfo ante su afición.

Europeo de Motocross

Los pilotos del Europeo de EMX250 han seguido el triplete mundialista en Francia, Alemania y Letonia. El piloto galo Mathis Valin sorprendía con su Kawasaki al llevarse el triunfo en las dos primeras, lo que le ha permitido ascender al liderato provisional por delante de Cas Valk -ganador en Letonia- y Valerio Lata, a quien una caída en el barro de Francia le hacía perder el liderato.

Por su parte, en la categoría de EMX125, que competían en Francia y Letonia, el húngaro Noel Zanocz sigue dando la sorpresa al marchar primero en un certamen con mucha alternancia de ganadores en las mangas. Uno de ellos fue el murciano Salvador Pérez, que ganaba la primera ronda de Kegums y marcha 4º provisional.

Nacional de Motocross

La quinta prueba del Nacional Élite tenía lugar en el circuito de Alhama de Murcia (Murcia). José Antonio Butrón se anotaba su tercer doblete consecutivo en lo que va de certamen, pero lo hacía de forma más espectacular que nunca, al completar en la segunda manga una impresionante remontada desde último, por una caída en la salida, hasta primero. Segundo, en ambas mangas, terminaba Ander Valentin, mientras que Carlos Campano regresaba tras su periodo de lesión para subirse al tercer peldaño del cajón. Así, Butrón goza ahora de una renta de 32 puntos con respecto a Valentin.

En MX2, Francisco García se hacía con su primer triunfo con la 250, aunque la regularidad de Gerard Congost (4º) le mantiene al frente de la tabla. En MX125, Salvador Pérez reafirmaba su dominio con un nuevo doblete.

MX JUNIOR & MASTER

Las categorías junior y máster del motocross estatal se reunieron en el circuito de Morón de la Frontera (Sevilla), para su tercera prueba del año. En MXSub18, Manuel López se imponía en las dos mangas, aunque siempre secundado por su principal rival, Gilen Albisua, quien de esta forma se mantiene líder con 21 puntos de renta. En MX85, Pau Caudet y José Luis Moreno se repartían los triunfos de manga, aunque el trinfo en la general era para Jorge Salvador. En MX65, Iñaki Tolosa se hacía con el doblete, aunque José Eleu (4º) mantiene la primera posición. En las categorías Máster, el endurista Cristóbal Guerrero era el ganador en las dos mangas, aunque Jonathan Márquez (MX3) y Antonio Villegas (MX4) mantienen sus respectivos lideratos.

AMA PRO MOTOCROSS

Apenas un par de semanas después de terminar la campaña de sueprcross, los pilotos del AMA dieron comienzo a la temporada "outdoor" con el certamen AMA Pro-Motocross. Igual que la temporada pasada, el calendario se reduce esta vez a 11 pruebas, una menos de lo tradicional, para hacer espacio en el calendario para la celebración de las tres últimas pruebas del certamen SuperMotocross con los mejores de ambos campeonatos.

Así, los circuitos de Pala, Hangtown y Thunder Valley ha abierto la temporada bajo una emocionante acción. En la clase de 450, la gran noticia ha sido el fin de la racha de victorias consecutivas de Jette Lawrence, que se detuvo en las 24 mangas tras imponerse en las dos de Pala pero sufriendo, siete días después, una fuerte caída en Hangtown que le dejó seriamente magullado aunque sin lesiones graves. Chase Sexton aprovechó para llevarse el doblete en Hangtown tras una espectacular remontada en la segunda manga, aunque el de KTM volvería a ser víctima de las caídas en Thunder Valley, donde Jett volvió a lo más alto de triunfo aunque viendo cómo su hermano Hunter se alzaba con la placa roja de líder.

En la clase de 250, el joven de Yamaha, Haiden Deegan, se ha impuesto en las tres primeras carreras y marcha primero en la tabla, aunque el francés Tom Vialle ha demostrado ritmo suficiente para convertirse en su principal rival.

DESAFÍO RUTA 40

El estadounidense Ricky Brabec se ha llevado la victoria final en el Desafío Ruta 40, cuarta y penúltima prueba del Mundial de Rally-Raid, superando por tan solo 15 segundos al español Tosha Schareina y con el francés Adrien Van Beveren completando el triplete de Honda. El botsuanés Ross Branch ha sido quinto y llegará líder de la general a la cita final en Marruecos. En la clasificación general, Ross Branch ve reducida su renta a solo 9 puntos con Ricky Brabec y 16 con Adrien Van Beveren; mientras que en Rally2 lidera Romain Dumontier con 83 puntos por los 75 de Bradley Cox y los 60 de Konrad Dabrowski.

MUNDIAL TRIAL GP

El Campeonato del Mundo de TrialGP viajaba a Sant Juliá de Lória, Andorra, para disputar el segundo fin de semana de competición de la temporada 2024. Tras dos días de carreras, Toni Bou se marchaba de la pequeña localidad pirenaica más líder que antes, con 80 puntos acumulados en la general, gracias a imponerse en ambas jornadas. Por su parte, tras una dura lucha con Jaime Busto, el gallego Gabriel Marcelli conseguía dos podios, el tercero de la temporada, y mantiene la segunda plaza del campeonato. Jaime Busto era tercero y segundo, en su remontada de puntos tras los problemas de Japón. La siguiente prueba del Mundial de TrialGP será en Italia.

TRIAL CLÁSICAS

La Copa de España de Trial Clásicas celebraba en la población asturiana de la Foz de Morcín la cuarta cita del certamen 2024, por lo que solo restan dos pruebas para la conclusión del mismo. Una prueba que hizo gozar a los participantes del entorno natural de asturiano y que estuvo organizada por la Asociación Motociclista de Asturias.

Los líderes en las distintas categorías son los siguientes: Joaquim Lara (Clásicos Manuel Soler), Carlos Bosch (Pre-75 Amarillos), Rodrigo García (Postclásicas Amarillos), Mariano Gómez (Trialeros), Roberto Mendibil (Pre-80 Verdes), Bertrán Martínez-Peñalver (Postclásicas Verdes) y Jordi Gómez (Expertos).

[DÓNDE MONTAR]

Mandad los datos de vuestro circuito al E-mail: motoverde@slib.es

Centro	Localidad	Provincia	Descripción	Precio	Contacto
Altiplano Park	Requena	Valencia	MX, enduro, extrema, infantil & dirt track	12 €	www.altiplanorequena.es
Atajacadenas	Escalona	Toledo	Enduro	N.D.	609 98 70 35
Bellpuig	Bellpuig	Lérida	Intenso	N.D.	973 320 408
C.E.A.M.A	Almacelles	Lérida	Intenso y divertido	10 €	facebook mx almacelles
C.MX Almenar	Almenar	Lérida	Mixto	20 €	circuitalmenar.com
Cantareros	Totana	Murcia	MX y enduro medio	15 €	605 895 015
Castillo de Ayud	Calatayud	Zaragoza	N.D.	N.D.	N.D.
Circuit MX	Montornés	Barcelona	MX, trial & enduro	20 €	circuitmx.com
Circuit MX	La Pobla de Mafumet	Tarragona	MX, infantil y quads	10/5 €	695 650 185
El Barrero	Valencia de Don Juan	León	Natural	10 €	690 665 561
El Bravo	Otero	Toledo	Variado	15 €	606 096 945
El Canadell	Calders	Barcelona	MX	20 €	Facebook: circuit el canadell
El Carbonet	Vidreres	Gerona	Fácil y natural	15 €	633 650 297/672 235 935
El Cluet	Montgai	Lérida	Enduro y Cross	10 / 15 €	motocrossmontgai.blogspot.com
El piloto	Miajadas	Cáceres	Cross y enduro	N.D.	664409293
Els Cortals	Sant Hilari Sacalm	Gerona	Cross natural	15 €	608 619 097
Enducross	Ávila	Ávila	Enduro	15 €	649 952 620
Finca Kosso	La Palma del Condado	Huelva	Enduro y mx	10 €	672 478 979
Fuel Circuits	Hontoria del Pinar	Burgos	MX, enduro, infantil	30 € (anual)	600 023 575
Gatika MX Park	Gatika	Vizcaya	MX y tramo enduro	10 €	658 971 753
La Pesquera Off Road	La pesquera	Cuenca	Enduro	15 €	616 979 881
La Piedad MX	Segovia	Segovia	Muchos saltos	15 €	motoclub-lapiedad.es
Las Arenas	Malpartida	Cáceres	MX y enduro, arena	10 €	mclasarenas@hotmail.es
Las Arenas	Valverde del Camino	Huelva	Desniveles naturales	10 €/día	motoclubvalverdeno@gmail.com
Las Cárcabas	La Mata	Toledo	MX & enduro	15/10 €	www.tajoracing.com
Las Troconas	Villarejo de Salvanés	Madrid	Duro	15 €	Clubmotorvillarejo.com
Los Boalares	Ejea de los Caballeros	Zaragoza	Natural	10 €	687 019 428
Los Patos	San Esteban de los Patos	Ávila	MX grandes desniveles	N.D.	666 555 643
Los Quemados	Villel de Mesa	Guadalajara	Mixto	Gratis	Facebook Circuito MX Villel
Luis Imaz	Zuera	Zaragoza	Variado y arena	15 €	675 112 938
M.C. Abona	San Miguel	Tenerife	Intenso y exigente	5€	686 46 09 02
M.C. Falces	Falces	Navarra	Rápidos y buenos saltos	10€	635866068
Macotera Raceway	Torres de la Alameda	Madrid	MX, SX & Infantil	20 €	659 52 20 70
Motorland	Alcañiz	Teruel	MX, arena y enduro	15-25 €	deporte@motorlandaragon.com
Motrocross Madrid	Valdemorillo	Madrid	Mixto	20 €	www.motocrossmadridpark.com
MX Amics	Martorelles	Barcelona	MX nivel medio	20 €	amicsmotoclubmartorelles@hotmail.com 680 78 12 18
MX Dosrius	Dosrius	Barcelona	MX y Enduro iniciación	N.D.	circuitmxdosrius@gmail.com
MX El Vivero	Pueblonuevo de Miramontes	Cáceres	MX todos los niveles	10-15 €	655 976 477 / 645 108 689
MX Escalona	Escalona	Toledo	Arenoso y rápido	15 €	606 096 945
MX los Valles	Alozaina	Málaga	Saltos para todos	10 €	622 94 08 16. Facebook: mx los valles
MX Montevive	Granada	Granada	Todos los niveles	15 €	678 268 641
MX Park	Sonseca	Toledo	50% arena	15 €	sonsecapark@gmail.com
MX Park Caniles	Caniles	Granada	Intenso y divertido	10 €	609 82 10 75
MX Ranica	Villanueva de la Reina	Jaén	Arenoso y regado	10 €	635 992 697
MX Tona	Tona	Barcelona	MX intenso	15 €	facebook: circuitmxtona
MX Virgen de Fátima	Torreblascopedro	Jaén	MX y Supercross	10 €	628 35 69 08
N4track	Jerez	Cádiz	Con riego	15 €	N4track.com
Ontigola MX Park	Ontigola	Toledo	Diurno y nocturno	10 € día /20 € noche	677 313 897 / 670 556 444
Pamwi	El Espinar	Segovia	Rápido	20 €	facebook: pamwimxcircuito
Parcmotor La Floresta	Floresta	Lérida	MX, SX y Enduro	N.D.	www.parcmotor-floresta.com
Pascuet Off Road Center	La Seu D´Urgel	Lérida	Enduro, trial & MX	20 euros	www.pascuetoffroadcenter.com
Polea SX	Castellolí	Barcelona	Duro	20 €	www.poleasx.com
Recas MX Park	Recas	Toledo	MX nivel medio	20 €	Facebook MX Recas
Riderland	Iscar	Valladolid	Iluminado	15 €	www.riderlandmx.com
Sacromonte Offroad	Granada	Granada	Enduro y trial	20 €	www.sacromonte.offroad.com
Saleta del Mas	Sant Hilari	Gerona	MX, Enduro y Quads	20 €	saletadelmas@hotmail.com
Santa Monica MX	Villasequilla	Toledo	MX	N.D.	Facebook: Santa Monica MX
Sevilla La Nueva	Madrid	Madrid	Motocross todos los niveles	10-20 €	facebook: Motoclubsevillalanueva
SX El Riajal	Chiloeches	Guadalajara	Supercross	15 euros	634 611 928
Valdecaballeros	Valdecaballeros	Badajoz	Muchos saltos	15 €	659 962 455
Vallgorguina	Vallgorguina	Barcelona	Adulto e infantil	20 €	parcmotorvallgorguina.com
Valsebike	Jinámar	Las Palmas	Grandes desniveles	10-20 €	928 692 132
Vayguen Park Motor	Nanclares de la Oca	Álava	Enducross, niños, trail	N.D.	Facebook: vayaguen park motor
Yunquera	Yunquera	Guadalajara	Variado	15 €	648 522 930
Zona Moto LAtmella Park	LAtmella del Vallés	Barcelona	MX/MX infantil/crono enduro/extrema	20 €	670 74 91 95

Manda tus correos a:
motoverde@sylib.es

«TU ESPACIO PARA COMPARTIR, ESTA SECCIÓN LA HACES TÚ»

CONEXIÓN

Suscríbete llamando al:
91 060 44 83

EL PUNTO DE ENCUENTRO PARA QUIENES NO SE CONFORMAN CON SER SÓLO LECTORES

TECNOLOGÍA

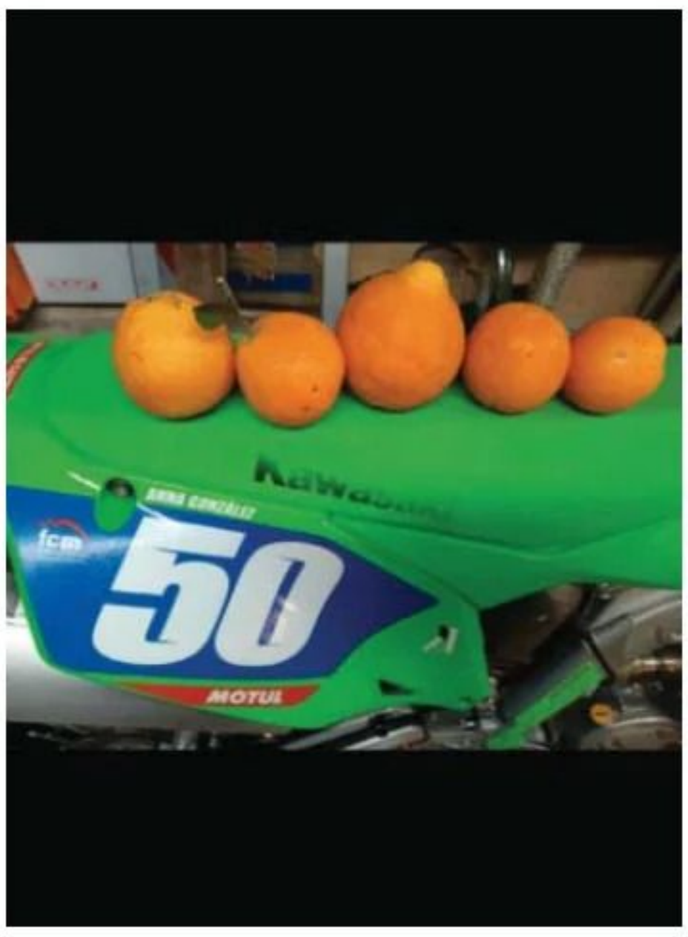
«Cuando realizamos sesiones de fotos y vídeo muchas veces veis imágenes en movimiento tomadas desde otro vehículo. En nuestro argot lo llamamos un coche-moto o bien un moto-moto dependiendo cual sea el vehículo en el que va el fotógrafo/ videógrafo desde donde realiza las tomas...
La tecnología para hacer estas fotos ha ido evolucionando y, si bien antes, los fotógrafos se aposentaban en el maletero de los coches o en el asiento del pasajero de las motos, asumiendo cierto riesgo en esa operación, ahora ha cambiado. Se han desarrollado mecanismos robotizados en los que el fotógrafo, desde dentro del coche, visualizando la imagen a través de una pantalla, algo parecido a como lo hacen los fotógrafos de drones, consiguen el enfoque necesario. También cuentan con amplias plataformas donde poder ir instalados de forma más segura que en el maletero de los coches o en la caja de carga de los pick up. Llamativas soluciones que nos permiten ofreceros mejores imágenes y que, sobre todo, facilitan la vida profesional a los camarógrafos, aportándoles mayor seguridad al realizar este tipo de trabajo de fotos en movimiento con seguimiento al vehículo.

BOXER

«El experto en BMW Andy Schwietzer, en colaboración con Bernd Albert, han escrito este libro que ofrece información completa sobre los hombres y las máquinas que hay detrás de las carreras TT de BMW desde 1926. El libro en lengua alemana, ampliamente ilustrado con mas de 800 fotos, está dividido en cinco grandes periodos: primero los comienzos hasta 1939, luego la reanudación tras la guerra, las motos oficiales entre 1964 y 1968, el periodo de 1969 hasta el Campeonato Europeo de Witthöft de 1980 y, por último, el Dakar. El dúo de autores consigue transmitir a los aficionados los primeros días del deporte todo terreno dedicando también un espacio adecuado a los sidecar. Los informes sobre proyectos de desarrollo y carreras o sobre las "motos oficiales" de Heribert Schek con la pintura azul/blanca/roja con los colores de BMW motorsport de las Seis Días en Dalton 1973 arrojan luz sobre la oscuridad: ¿quién construyó qué máquinas para quién y cuándo? Se analizan las motos de carreras clásicas, y hay información sobre Laszlo Peres, la cooperación con Laverda, la BMW de paralelogramo de Steenbock y, por último, el título de campeón de Europa de Rolf Witthöft en 1980 y la (última alemana) victoria en la carrera de las Seis Días de Brioude del mismo año. Por último, la aventura del Dakar: Se analiza la primera moto ganadora de Hubert Auriol en 1981, así como la retirada en 1982 y todas las participaciones posteriores hasta las dos victorias del cambio de milenio con la monocilíndrica de 650 cc.
www.Bodensteinerverlag.de E-mail: service@bodensteinerverlag.de

TODOS CON MARC ROMA

«Desafortunadamente, como ya casi todos sabéis, Marc Roma sufría una caída en la cita del Campeonato de Europa de MX125 en el circuito Jorge Prado de Lugo, prueba que coincidía con el Campeonato del Mundo de MXGP. A consecuencia de esa caída Marc Roma se dañaba la que le provocaba la pérdida de la movilidad de las extremidades inferiores, algo que el propio Marc ya notó desde el primer momento y así se lo comentó a las asistencias que le rescataron. Tras haber estado en Coruña ingresado, y ser operado alli, Marc ya está siendo atendido en la Clínica Guttman de Barcelona, especializada en este tipo de lesiones y donde está siendo tratado. El hijo de Nani Roma y Rosa Romero, padres bien conocidos y muy queridos, ha recibido el apoyo de toda la comunidad de las dos ruedas de todo tipo de estamentos (pilotos, marcas, aficionados...) con el slogan "Never Give Up" para fortalecer su ánimo. Sin duda a su 16 años se enfrente a su carrera más exigente pero seguro que la supera. Y tiene buenas referencias en pilotos como Isidre Esteve, Óscar Lanza, David Avilés, Albert Llovera... O también otros casos recientes como Antonio Gallego, Carlos Tatay, Arjonilla... A todos nuestro más sincero apoyo desde MOTO VERDE.



ENERGÍA

«Anna González, la piloto de motocross que compite en el Campeonato de España de Féminas, nos muestra el secreto de su energía. Unas buenas naranjas, recogidas de los naranjos de cada y que tanta energía le pueden aportar. Un buen secreto que también parecer alimentar a su moto, la Kawasaki KX 250 con la que compite este año y con la que busca estar regularmente en el top 5 en cada prueba además de intentar lograr algún podio en la categoría. La próxima carrera en la que la veamos competir a Anna "rider" veremos cómo le funciona su secreto energético.

face & twitt

Frontière terminus /. Border dead end France -Italia (en la frontera entre Francia e Italia).
@jmb111.jeanmichelbayle

One Goal One Vision. Que bonito que mi hija me salude así. Motiva.
@josepgarcia26

Últimos ajustes y a por la segunda cita de @trialgp en Andorra!
@gasgas.spain

Visita nuestra tienda y se convertirá en tu tienda de adhesivos. ¡Adhesivos de calidad al mejor precio!
@adhesivosmolonesbyojgraphics

facebook.com/motoverde
@motoverde

OBSERVATORIO

LO QUE NUESTROS OJOS VERDES VEN

ASISTENCIA FACTORY

Sentirse como un piloto oficial por unas horas. Así hemos estado durante la prueba de los neumáticos Bridgestone Battlax A41 en Portugal. En una de las jornadas, el recorrido matinal era con los AT41, mixtos, tocando carretera y pista, mientras que por la tarde la ruta era de campo, por pistas y caminos, mayoritariamente con el fin de analizar los AX41 -off road-. Para realizar el cambio de neumáticos de los AT41 a los AX41 en las numerosas motos de pruebas disponibles -amplia muestra del espectro de las trail medias y algunas maxi trail, niponas y europeas- Bridgestone tenía montada una zona de asistencia, en medio del campo, en la zona de Serra da Estrela, donde realizar la operación de cambio de gomas. Mucha previsión y logística para ello, disponiendo de dos juegos de llantas de cada marca y modelo de moto, cada uno con su presión correcta y un perfecto montaje. Haciendo un cálculo con más de 30 motos pues sumad la cifra de gomas necesarias, para tener a punto la monta correcta. ¡Grandiosa! asistencia Factory, con un montaje en el que, además, aprovechamos el tiempo de espera para realizar el avituallamiento alimentario.

¡NIEVE EN VERANO!

No es algo que siempre se puede hacer. Rodar por zonas con nieve en los meses de verano y disfrutar del blanco manto cuando la mente te hace pensar en calor, en arena, en playa... Pues hemos tenido la oportunidad de revivir estas sensaciones este 2024 al poder rodar por el entorno del punto más alto de Portugal en la estación de ski Serra da Estrela, la única que tiene nuestro país hermano, a una altitud de 2000 metros. Con la KTM 890 Adventure Rally y con los neumáticos Bridgestone buenas sensaciones las experimentadas en la nieve. De esas sorpresas agradables de la vida y de los recorridos por los que nos movemos.

CR 250 MOREMOTO

A estreno, así ha quedado esta Honda CR 250 1996 restaurada por Moremoto Racing. La tienda madrileña, incorporando muchas de las piezas que ella misma comercializa, ha actualizado todos los elementos necesarios hasta dejarla como recién sacada de la caja. Un gran trabajo de recuperación y restauración, que ha incluido también la actualización en algunas piezas respecto a las de serie como la bufanda del escape y el silenciador (Pro Circuit), las llantas doradas, manillar Renthal, funda de asiento Tecnosel...
Gran trabajo incluido todo lo que no se ve como el interior del motor.

TELETRANSPORTE

Quien más o quien menos siempre ha tenido algún problema en el momento de transportar su moto de campo. Que si no tenemos remolque, que si la furgoneta se ha averiado, que si las luces del enganche de la bola no funcionan...
En algún momento incluso no hemos podido ir a montar o a llevar la moto a algún sitio por estas cuestiones. Pero, ante problemas, soluciones y aquí tenéis una gran idea. ¿Quién dijo que no se puede? Sí se puede, y así nos lo demuestran esto chavales asiáticos que nos proponen una vía alternativa de teletransporte.
Solución de campeones, como el número 1 que lucen en la Yamaha YZ 125, que han conseguido trasladar como veis, de esta guisa.
Cargada la moto en el asiento de una Vespa, en posición perpendicular al sentido de marcha, sin correa alguna de fijación, y ellos dos tan contentos.
No hay ancho de vía que se les resista, ni aerodinámica que les frene, ni necesidad de llevar casco, ni tampoco calzado adecuado que no sean unas chancletas...
¡Impresionante! documento gráfico de una solución de transporte que está claro allí pueden hacer pero que aquí sería casi delito de cárcel.
Y eso que no sabemos si les ha dado por ir deprisa o incluso lanzarse a un backflip. ¡Ver para creer!

"HOMOLOGADA"

Ante problemas, soluciones. Si de repente se te rompe la placa de matrícula de tu moto trail, enduro... Y estás de ruta lejos de casa y sin poder hacerte una placa nueva, el ingenio, la maña, y la creatividad te puede aportar soluciones.
Rodando con una Ducati Desert X Rally, tras un salto, la placa original se rompió. Entre que era moto de pruebas, lo que significa que no somos los titulares de la documentación, y que estábamos fuera de España, pues había que poner otra placa.
Ya veis cómo se solucionó el tema con una placa plástica, en la que con rotulador negro se escribió el número y las letras de la matrícula. Y, lo mejor, con cinta adhesiva azul, con cinta americana plata, e incluso con un adhesivo amarillo, se pudo hacer el poner la letra del país (I, de Italia, en este caso), así como simular el símbolo de la Unión Europea.
¡Magistral! y casi homologada.

Manda tus correos a:
motoverde@sylib.es

SÍ A LA MOTO VERDE

EN DEFENSA DE LAS LIBERTADES / NO A LA LEY DE MONTES

¿El seguro obligatorio de la moto me cubre en el campo?

La plataforma Moto de Campo Sostenible, de la Federación Española de Motociclismo, nos aclara este tema.

El seguro obligatorio de cualquier vehículo nos cubre con las coberturas básicas necesarias para cumplir con la legislación vigente, pero ¿nos cubren si vamos por el campo haciendo enduro o trail? ¿Y practicando motocross?

Bastante gente piensa que en el campo se puede circular sin carnet o sin matrícula en cualquier vehículo. Muchos padres con niños pequeños son multados por circular por caminos con motos infantiles pensando que está permitido, pero nada más lejos de la realidad.

Los caminos son considerados también vía pública, por lo que todos los vehículos que circulen por ellos deben tener matrícula, seguro y todos los requerimientos necesarios para la circulación, como intermitentes y espejos retrovisores. A efectos legales los caminos son considerados como carreteras, pero a efectos de coberturas de seguro obligatorio no ocurre lo mismo, excluyendo la mayoría de las pólizas de seguros todo lo que nos pase fuera de carretera.

Existen empresas que sí que cubren accidentes fuera del asfalto para todo tipo de motos, tanto en campo abierto como en circuito. Este seguro personal de accidentes cubre todo tipo de deportes de acción pertenecientes a la misma categoría deportiva en una misma póliza. De este modo, estamos cubiertos por el mismo contrato de seguro si hacemos surf, escalada, montañismo, bicicleta de montaña, enduro, trail, motocross... y toda una larga lista de deportes de riesgo agrupados en esas tres categorías deportivas con un total de casi 400 deportes.

ENDURO = INTEGRACIÓN

Y fraternidad. Y solidaridad. Y... Nuestro deporte es mucho más que montar en moto en el campo, y poco a poco lo estamos dejando ver. En la prueba del Mundial de Enduro de Bacau (Rumanía), la organización dio una masterclass de cómo integrar la competición en el día a día local. Lo hizo con espectáculos en vivo de artistas locales, pidiendo a artesanos de la zona que diseñasen los trofeos y con programas educativos para niños. Ah, y por supuesto aplicando a rajatabla el código medioambiental de la FIM.

Los moteros cuentan

Molan mucho los grupos moteros que se implican con su entorno para echar una mano, sumar y aportar. Por eso, nos encanta lo que ha hecho esta primavera el Grupo Motero Linares (Jaén) en su ciudad. Coincidiendo con las ferias del libro que se suceden en nuestro país, ha desarrollado una idea muy curiosa: sus socios han 'sembrado' de libros las calles, plazas y parques de la ciudad -hasta mil han repartido- para que todo aquel que quiera se inicie en el maravilloso hábito de la lectura. Y después metieron sus motos en el patio de la Biblioteca Municipal para contar cuentos a los más pequeños en una actividad denominada 'Los moteros cuentan'. Sin duda, es una forma original de contribuir al crecimiento intelectual de su localidad (y, de paso, de dar buena fama a nuestro colectivo).

Más sostenibles que nunca

Entramos en los días en los que más focos hay sobre los deportes que cargamos con ese sambenito de "no ser del todo verdes", y por eso tenemos que luchar con más fuerza si cabe por mostrar lo contrario. Recientemente se ha celebrado la Semana de la Sostenibilidad, en la que muchos políticos abusan de este término tan manipulado en los últimos tiempos. Dejemos claro a la sociedad que lo nuestro no son las campañas, sino los hechos.

¡Larga vida a la Mototerapia!

¿Estas son las imágenes más bonitas que vais a ver este mes? Os contestamos ya: SÍ. Mientras haya en el mundo gente como el piloto italiano Vanni Odera y sus amigos, dando vida incansablemente a su Mototerapia, nadie podrá decir que las motos no están entre nosotros para generar felicidad. ¡Larga vida a la Mototerapia!

Una comunidad orgullosa de sus motos

Los Seis Días de Escocia son una maravilla, pero no sólo por lo deportivo, sino también por lo que suponen para toda una comunidad. La gente del Edinburgh & District Motor Club mima cada detalle de esta prueba que nació en 1909 y que sólo ha dejado de celebrarse con motivos de las dos Guerras Mundiales.

Su importancia en la comunidad es enorme por el tremendo impacto económico que genera -pensad en toda la gente que viene de fuera, aportando riqueza- y por lo que la organización hace para mejorar su entorno. Así, los SSDT vienen haciendo donaciones a organizaciones locales durante los últimos años.

Pero hay más, tal es la comunión del evento con su gente que el Ejército es el primero que se implica para que la prueba salga delante de la mejor manera. Es una forma de aportar riqueza a la gente de la zona mediante el deporte. Ojalá todos lo entendiésemos así.

YAMAHA YZF 450 2020

La tercera generación de la gran moto de cross de Yamaha con la tecnología del motor invertido estuvo en liza desde la temporada 2018 hasta 2022, poco antes del estreno en 2023 de la actual generación (cuarta). Pero en 2020 llegó una interesante actualización que afinaba claramente las cualidades de la YZF 450.

El mantenimiento del filtro del aire es de vital importancia en la YZF 450, incluso más que en otros modelos por su posición frontal.

El material Kayaba de las **Yamaha siempre es sinónimo de buen tacto y sensibilidad,** algo que las YZF 450 2018-2022 reflejan a la perfección.

El modelo de 2020 estrenaba **una pinza de freno Nissin con pistones más grandes**, aunque la bomba mantenía su habitual tacto esponjoso.

EVO

2018
9.399 €

+ SUSPENSIONES "TOP"
– POSICIÓN DEL MANILLAR

2020
9.399 €

+ MOTOR MUY COMPLETO
– ACCESIBILIDAD MECÁNICA

2021
9.399 €

+ POTENCIA APROVECHABLE
– SIN NOVEDADES

MOTO VERDE NÚMERO 493

PRESENTACIÓN. En el verano de 2019, asistimos a la presentación internacional de la Yamaha YZF 450 2020, que tuvo lugar, nada más y nada menos, que en el circuito mundialista de Teustchenthal, Alemania. La MX1 azul adoptaba un chasis menos rígido que lograba una conducción más precisa en las curvas, mientras que los cambios en el motor conseguían una entrega más llena y directa en bajos.

La marca de los diapasones es desde luego una de las más organizadas con los plazos de renovación de su gama de cross. Desde el lanzamiento de la primera YZF 450 con motor "invertido", la de 2010, Yamaha ha seguido ciclos de rediseños destacados cada cuatro años, y de ahí el estreno de la segunda generación en 2014, la tercera en 2018 y la cuarta en 2023 -sí, un año más tarde de la cadencia habitual por aquello de la pandemia de 2020-. Eso sí, entremedias de cada plataforma nueva, los técnicos de Iwata aprovechaban para desplegar revisiones de cierta relevancia a mitad de ciclo.

De esta forma, la YZF 450 estrenó en 2018 una nueva estructura con un chasis más robusto y rígido, así como una nueva carrocería. Este año también se actualizaron considerablemente las suspensiones Kayaba, con nuevos pistones en la horquilla y amortiguador con mayor capacidad de gas. El motor también adoptaba una posición más erguida del cilindro con el objetivo de dejar espacio para la adopción del arranque eléctrico. Otros cambios relevantes fueron la nueva inyección Mikuni (antes, Keihin) y la aplicación para móviles YZ Power Tuner.

Tras un 2019 en el que tan solo se cambió la decoración y el eje de la rueda delantera (mayor diámetro), en 2020 los técnicos de Yamaha se pusieron de nuevo manos a la obra, interviniendo de forma concisa en el chasis para aliviar un poco la rigidez, y especialmente en el motor. Entonces, se instaló una culata más compacta y baja, con cadena de distribución más corta, válvulas más verticales hacia la cámara de combustión, pistón de mayor compresión, biela más larga y selector de cambio más preciso. También se implantó ese año el botón en el manillar para seleccionar entre dos mapas de motor y un freno delantero con nueva pinza Nissin de pistones más grandes. Este modelo de la YZF 450 se mantuvo sin grandes cambios en los dos años siguientes, salvo la aparición de la decoración Monster en 2021 y la revisión de settings de suspensión en 2022.

Esta generación de la MX1 azul representa claramente el eslabón perdido entre la primera 2010 con motor invertido, con su singular carácter y posicionamiento de peso en la zaga del conjunto, y la actual 2023-2024, con un chasis de mayor carga de peso en el tren delantero. Las YZF 450 2018-2022 ofrecían de partida un puesto de mandos más confortable, con una carrocería más estilizada en la parte delantera, aunque todavía con un manillar demasiado adelantado y, esta vez, con un asiento de muy poco mullido sobre el que el piloto llegaba a sentir en su trasero la base del asiento. El chasis, que apostaba por unas tijas de dirección con offset de 25 mm en lugar de las anteriores de 22, también ganaba en agilidad y feeling en el tren delantero, si bien la azul seguía siendo una moto más estable que ágil en comparación que sus rivales de clase.

Dos aspectos que sí parecen intergeneracionales en las YZF 450 de la última década es el fuerte carácter del motor, siempre muy lleno y potente, y con una entrega especialmente efectiva desde las mejoras introducidas en 2020. Además, las suspensiones Kayaba también han sido en todo momento un ejemplo de tacto sensible y excelente capacidad de absorción de baches. **MV**

La YZF 450 '20 adoptaba cuantiosas mejoras en el motor, como una culata más compacta y baja, reconocible por su color azul.

Hacerse con un buen cubrecárter también es muy recomendable, especialmente para cubrir lo expuesta que queda la bomba de agua.

2022

9.399 €

+ CONFORT DE SUSPENSIÓN
− SENSACIÓN DE PESO

Fue mi moto

Eloy Martínez

«Tras varios años con modelos Honda y Kawasaki, en 2021 me hice con una YZF 450. De ella destacaría lo bien que iban las suspensiones, mientras que al motor me costó un poco más adaptarme por su entrega agresiva.

MAICO 490 ALPHA 1 1982

MOTO ALFA

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

El fabricante alemán Maico se estableció como una de las marcas europeas dominantes durante principios de los años 80 y una de las principales opositoras a las firma japonesas.

mediados de los años 70, la marca Yamaha se había adelantado a toda la competencia con la implantación del sistema de monoamortiguador trasero en 1975. El resto de fabricantes tardaron un pocos años en reaccionar, y primero fueron las marcas japonesas como Kawasaki (1980), Honda (1981) y Suzuki (1981), seguidas justo a continuación de firmas europeas como Gilera, Puch, KTM y también Maico.

ALPHA CONTROL

El fabricante alemán se adentró en el mundo del "monoshock" con su gama de motocross de 1982, bautizada bajo la denominación Alpha 1 en sustitución de la anterior generación Mega 2. La principal novedad técnica la protagonizó el sistema Alpha Control, un monoamortiguador trasero con sistema de progresividad por bieletas en diseño de L deformable y que incluía un engrasador externo para el mantenimiento regular del sistema. El mecanismo estaba sustentando sobre un nuevo basculante de sección cuadrada en lugar de la anterior pieza en tubo de sección oval.

Recurría a un amortiguador fabricado por Corte & Cosso, inspirado en el diseño de los amortiguadores Öhlins y White Power de la época, y que también suponía una gran novedad, puesto que ofrecía grandes posibilidades de ajuste.

No solo ofrecía la opción de regular la precarga de muelle mediante un mecanismo de contratuercas como en la mayoría de motos de cross actuales, sino que también permitía ajustar los hidráulicos de compresión y extensión. Fabricantes japoneses como Showa también permitían ciertas posibilidades de reglaje, pero la Maico incrementaba las opciones con hasta 40 clics para cada parámetro. Este amortiguador ofrecía un recorrido de 310 mm a la rueda trasera, lo que supuso todo un logro en aquella época.

Otro avance importante de la Alpha 1 se encontraba en el freno trasero, de tipo tambor, pero con mecanismo flotante. El portazapatas estaba perfectamente integrado en el buje de la rueda trasera y no se anclaba directamente al buje como ocurría en las precedentes Mega 2, sino que quedaba sujeto al chasis por un tirante de acero. Esto permitía el libre movimiento del freno con respecto al movimiento del basculante, logrando unas frenadas más efectivas en zonas bacheadas.

El resto del apartado ciclo también sufrió cambios acordes a la suspensión trasera, con un chasis ligeramente modificado aunque manteniendo su estructura de doble cuna en acero al cromo molibdeno. La horquilla convencional, con barras de 42 mm, quedaba sujeta por unas nuevas tijas que incrementaban el radio de giro.

La carrocería de la Alpha 1 presentaba ligeras variaciones, especialmente el nuevo depósito más estilizado en la parte superior, aunque manteniendo la línea clásica de Maico, como también la decoración en rojo, negro y amarillo de las motos alemanas.

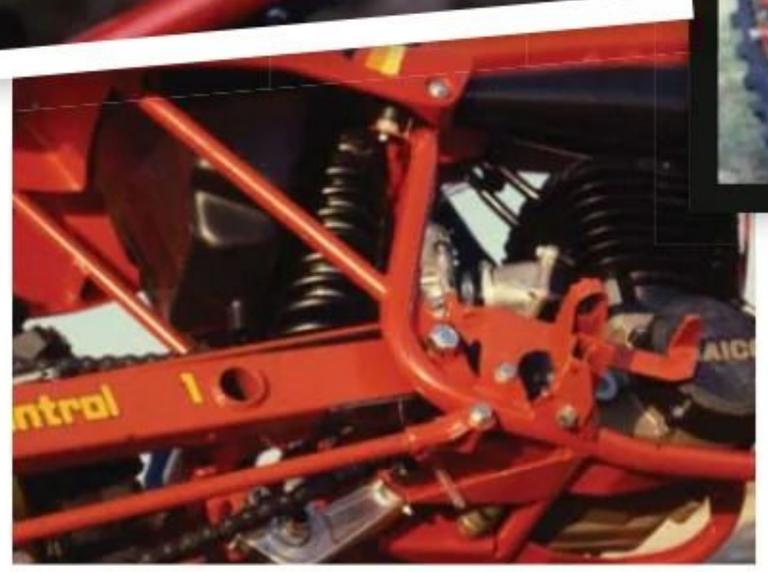
Menos variaciones presentaba el motor, un monocilíndrico refrigerado por aire, de 488 cc, admisión por falda del pistón, transmisión primaria por cadenas, carburador Bing de 40 mm, cilindro por camisa rectificable, pistón Mahle de 86,5 mm y una potencia declarada de 53 caballos. Las mejoras se centraron en el prolongado sistema de escape, en busca de una entrega de potencia más dosificable.

El potente propulsor era desde luego uno de los principales atributos de la montura alemana, algo limitó su éxito comercial en países como España. **MV**

FOTOS: **ARCHIVO MOTO VERDE.**

El dato

Maico fue una de las primeras firmas europeas en sumarse a las motos de cross con monoamortiguador con el sistema Alpha Control estrenado en la 490 de 1982.



FLOTACIÓN. Además de la suspensión trasera "mono-shock", una de las novedades técnicas destacadas de la Alpha 1 se encontraba en su freno trasero de tambor flotante. El portazapatas se integraba perfectamente en el buje de la rueda trasera, pero no iba anclado al basculante, sino sujeto al chasis por un tirante metálico.

1988

NEXT

OS ESPERAMOS CON TODO ESTO

Nº 542
EDICIÓN 6
2024

SHERCO ENDURO 2025

Estaremos en Francia en la presentación de la nueva gama de enduro de Sherco, 2T y 4T, que se renueva por completo y llega con muchas novedades.

TEST FRENOS GALFER. Probamos la gama de productos de Galfer, cross y enduro, en Malpensa, Italia.

ÓHLINS ADVENTURE. La marca sueca está volcada en ofrecer soluciones para las motos trail. En Suecia, probamos sus ideas.

Y MÁS

Época de vacaciones de verano para muchos y nosotros seguimos a tope. Tiempo de probar y analizar muchas novedades como la nueva gama Sherco enduro 2025. También pruebas de motos de cross preparadas como la Husqvarna TC125 de Quirós y la GASGAS MC 125 puesta a punto por A2. También la trialera Scorpa SCF 30 pasa por nuestras manos y podréis leer muchos más temas que estamos elaborando.

MOTO verde

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos: Augusto Moreno de Carlos
Director: Santiago Ayala **sayala@slib.es**
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN
motoverde@slib.es
Marcos Abelenda Lado **mabelenda@slib.es.**
Colaboradores: Joan Carles Orengo, Jorge Villena, Álex Cubino, Pedro Klak y José Mª Torres-Acero.
Diseño y maquetación: Ramón Cánovas.
Copyrights: Motor Presse International.
Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director).
Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es.
Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es
Begoña Calvo, Raquel Carrasco.
Eventos Motor: Raúl Moreno (Director) **eventos_motor@slib.es**

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede: c/Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.
Tel.: **91 347 01 00.**

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratukiosco@logista.es

Imprime: COMECO INTEGRA S.L.U. Calle Meridiano, nº 19. 28850 Torrejón de Ardoz (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91.
Depósito legal: M-36687 - 1977

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI) y de la Sección española de la Federación Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 4,50 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,50 euros, gastos de transporte incluidos. **Printed in Spain**

PEFC Certificado
El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible
www.pefc.es
PEFC/14-38-00296

SUSCRÍBETE

12 NÚM. DE LA REVISTA **MOTO VERDE**

+

3 NÚM. DE LA REVISTA **BIKE**

POR 29,90 €

6 NÚM. DE **MOTO VERDE**

+

6 EDICIONES **DIGITALES**

POR 15,75 €

BONO CULTURAL

SI CUMPLES **18 AÑOS,** SUSCRÍBETE CON EL **BONO CULTURAL JOVEN**

91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es

Horario: L-V de 9 a 18 h. Julio y agosto de 8 a 15 h.

Suscripción en el extranjero (12 números), con descuento especial y gastos de envío, sin regalo (sólo para forma de pago tarjeta de crédito): Europa: 59,40 €. Resto del mundo: 71,40 €.

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo. **The Power of Dreams.** *